Pour la publicité: Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris.

EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Rédaction et Administration 90, Champs-Elysées, Paris.

VIE AU GRAND AIR

EUGÈNE GILBERT DÉTENTEUR DE LA COUPE MICHELIN

Eugène Gilbert s'est attribué la Coupe Michelin couvrant les 3.000 kilomètres de l'itinéraire imposé autour de la France, en 39 heures, arrêts compris.
(Monoplan Morane-Saulnier, moteur Le Rhône, hélice intégrale Chauvière, magnéto U. H., bougies Oléo.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

L' "ABEILLE"

Manufacture d'Armes

Maison HENRI SCHERRER, Manufacturier Breveté

81, Rue Turbigo, Paris

Usines à Saint-Etienne et à Liége

GROS DÉTAIL

Actuellement !

Nouveau Catalogue B sensationnel

Envoi gratis sur demande

Fusils d'occasion. Fusils hors série à solder

Un million de douilles de chasse

Qualité extra supérieure de grand luxe, sacrifiées à moitié prix

Chasseurs ! rappelez-vous toujours que l'Abeille vend le meilleur marché de toute la France

---

LE PLUS SCULPTÉ

DES

PNEUS SCULPTÉS

C'EST LE

BURNETT

SUCTION CUP

Verre Souple

Pour encadrements de

SOUPLE — DOCUMENTS PRÉCIEUX

TRANSPARENT — CARTES, PLANS

ININFLAMMABLE — PHOTOGRAPHIES

DEMANDER ÉCHANTILLON GRATUIT

SHEEN & MOREAU

PARIS, 46, Rue Saint-Charles, PARIS

Téléphone : Saxe 44-11 — Télégramme : Jonsheen-Paris

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 22 juillet à 2 heures. 1°

HOTEL : AVENUE RUYSDAEL, 3

avec jardin donnant sur **PARC MONCEAU** Contenance: 921 m. 68 c.

Mise à prix : 500.000 francs. 2° Ecuries à Paris

BOULEV. PEREIRE, 132. Cont. : 609 m. 87 c. M. à p. : 170.000 fr.

3° Maison à Paris **RUE DU LOUVRE, 15,**

et rue J.-J. Rousseau, 41. Rev. br. : 78.090 fr. M. à p. : 750.000 fr. 4° Maison à Paris, rue du Louvre, 15 *bis*. Rev. br. : 81.662 f. M. à p. : 750.000 f. 5° Maison à Paris, rue du Bouloi, 22. Rev. br. : 52.336 fr. M. à p. : 550.000 f. 6° Mson à Paris, r. du Bouloi, 22 *bis* Rev. br. : 60.896 fr. M. à p. : 550.000 fr. 7° Maison à Paris sur cour, ayant entrée rue du Louvre, 15, et rue du Bouloi, n° 22. Rev. br. : 32.980 fr. Mise à prix : 370.000 francs. (Faculté de réunion de ces 5 Maisons).

8° Domaine et Château de

PONTCHARTRAIN

(Seine-et-Oise), comprenant : Château, parc, étangs, rivières et forêts. Contenance 820 hectares.

Mise à prix : 2.000.000 de francs.

S'ad. à Mes PETIT-BERGONZ, BERTON et BEAUMÉ, av. à Paris ; et à Mes BRUNEL, DE RIDDER et DUBOST, not.

Ville de Paris.

A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 7 juillet 1914.

2 lots de TERRAIN r. Beaubourg, angle r. Grenier-St-Lazare. Surf. : 157 m. 50 et 148 m. 75. M. à p. : 500 fr. le m. S'ad. Mes DELORME et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, rue Pyramides.

Ville de Paris.

A adj. sur 1 ench. Ch. des not. Paris, 7 juillet 1914.

TERRAIN bd Raspail. Surf. : 1.285 m. 15. M. à pr. : 550 fr. le m. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et DELORME, 11, rue Auber, dép. ench.

Normandie

A vendre : Très **BELLE FERME** à Londinières. 45 h. herbagès. rivière, 30 hect. de labour. Maison de maître très conf. Bâtiments parfait état, terrain 1re qualité. Loué : 5.000 fr. ; on pourrait joindre bois de 200 hect. avec pavillon, formant une chasse magnifique. S'adr. à Me GUÉRIN, not., à Neufchâtel-en-Bray (S.-Inférieure.)

MAISON r. Pastourelle, 5. Rev. br. : 4.800 fr. M. à p. : 45.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 7 juillet. S'ad. Me HUSSENOT-DESENONGES, not, 393, r. Pyrénées.

POUR ASSAINIR ET PARFUMER l'AIR DE VOS APPARTEMENTS

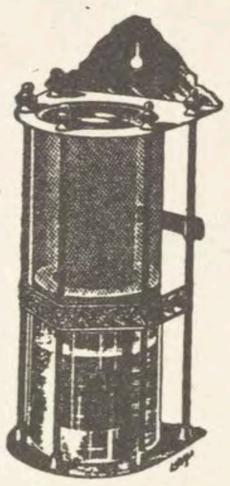
employez de confiance

la Lampe Hygiénique BERGER

à brûleur condensateur au noir de platine

absorbe la fumée de tabac,
détruit les mauvaises odeurs,
chasse les moustiques,
parfume et assainit l'air.

Prix des modèles courants : de 7 à 15 francs.
Prix : de 20 à 60 francs pour les modèles de luxe.



l'Ozosenteur BERGER

appareil régénérateur de l'air vicié, désinfecteur et purificateur hygiénique automatique

met à l'abri des épidémies :
chambres à coucher et de malades,
bureaux, cabinets, water-closets,
ateliers et tous locaux habités,
par l'emploi de l'ozopintime

Prix uniques : 5 et 8 francs.

CATALOGUE GRATIS ET FRANCO SUR DEMANDE

CONTRE LES MITES employez le sel Ozohône anti-mite idéal, ni toxique, ni caustique, efficace, parfumé.

La boîte ; 10 kil. 13 francs ; 5 kil. 8 francs ; 1 kil. 1 fr. 80 ; 500 gr. 1 franc.

BERGER*, fabricant, *18, rue Duphot, PARIS

AUX MARINS

7-9, av. de la Grande-Armée

PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en tous .. .. .. genres .. .. ..

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc., etc.

Envoi franco du catalogue général.

VOITURES DE PROMENADES

pour malades et blessés

DUPONT

10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)

Tél. Gobelins 18-67

Catalogue franco

Vente au Palais, à Paris, le 4 juillet 1914, à 2 heures, en 2 lots : 1° Hôtel particulier sis à Paris,

RUE LAPEROUSE, N° 48 Mise à prix : 500.000 fr.

2° DOMAINE DE VAUX-LE-PENIL

sis arrondissement de Melun (Seine-et-Marne). Contenance : 1.318 hectares, 64 ares, 10 centiares environ. Mise à prix : 4.000.000 de francs.

S'adresser à Mes ROGER GIRY, DE BIÉVILLE, CAZIER, avoués ; LEFEBVRE et LANQUEST, notaires à Paris ; AUBERGÉ, notaire à Melun.

Vente au Palais, à Paris, le 4 juillet 1914.

BELLE PROPRIÉTÉ, dite « l'Abbaye de Saint-Liguaire », à Saint-Liguaire, arrondissement de Niort (Deux-Sèvres). Mise à prix : 40.000 francs.

S'adresser à Me MALANDRIN, avoué, à Paris.

---

2 MAISONS à Paris : 1° rue Alexandre-Dumas, 105 et 2° r. de la Réunion, 17. Rev. b. : 4.900 et 3.330 fr. M. à pr. : 60.000 et 40.000 f.. Adj. Ch. n. Paris, 7 juillet. S'ad. à Me VALLÉE, not., 204, bd Voltaire.

17e Année. — N° 823.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS . 0 FR. 70

27 Juin 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

OSCAR EGG, RECORDMAN DU MONDE DE L'HEURE SANS ENTRAINEUR

Le champion cycliste suisse Oscar Egg, sur sa bicyclette Peugeot (pneus Dunlop), *a accompli, le 18 juin, au cours de la réunion nocturne de Buffalo, une extraordinaire performance. Il s'est attribué le record du monde de l'heure sans entraîneur, couvrant 44 kilomètres 247 mètres dans les soixante minutes et dépassant de 472 mètres le précédent record qui appartenait, depuis le 21 septembre 1913, à Berthet, avec 43 km. 775.*

FRANK MORAN S'ENTRAINE A LA COURSE ET A LA MARCHE

L'Américain Frank Moran s'est préparé d'une façon particulièrement sérieuse pour ce qu'il appelle « le combat de sa vie ». Retiré à la campagne, il se levait de très bonne heure et commençait son travail par de la marche et de la course.

LE MATCH JOHNSON-MORAN

I. — JE VAINCRAI JACK-JOHNSON

PAR FRANK MORAN

Je crois que j'arriverai à battre Jack Johnson dans notre match pour le championnat du monde, et ma conviction est telle que je pense y réussir en moins de douze reprises. Plusieurs raisons me permettent d'affirmer une chose qui peut sembler fantastique à certains : d'abord, j'ai la jeunesse pour moi. J'ai 26 ans, alors que le nègre en a 36. De plus, je représente la génération qui monte, tandis que lui est nettement sur le déclin. Et il doit s'en apercevoir lui-même, ce qui est une infériorité morale. J'ai vu son combat avec Battling Jim Johnson. Or, j'ai constaté que non seulement il a perdu ses grandes qualités de combattant, mais encore qu'il est devenu très lent dans ses mouvements, aussi bien avec les bras qu'avec les jambes. Enfin, je ne pense pas qu'il puisse s'entraîner comme il devrait le faire. Il a dû abandonner les plaisirs et les passe-temps auxquels il se livrait avec tant d'ardeur depuis plusieurs années. Il est dur, à son âge, de se remettre au travail quand on en a perdu l'habitude. L'entraînement du boxeur est si pénible que je ne crois pas capable celui qui l'a cessé de pouvoir le reprendre avec l'énergie nécessaire. La preuve en est donnée par tous ceux qui, s'étant retirés momentanément du ring, y reviennent par la suite. John L. Sullivan, Jeffries, Battling Nelson, Wolgast et tant d'autres sont des exemples frappants de cet axiome du pugilisme.

Jack Johnson me considère plus ou moins comme un jeu. Il est convaincu qu'avec un seul bras il arrivera à me battre. Il juge toujours comme il jugeait à l'époque de sa gloire, mais il n'a plus les moyens de prouver la justesse de son jugement. De plus, il s'imagine que depuis deux ans je suis resté stationnaire. Il ne veut pas se rendre compte que j'ai progressé tandis qu'il déclinait. Il perdait la force de ses poings et la mienne augmentait. Ses coups dévastateurs disparaissaient et les miens devenaient redoutables. Où sont ses attaques prestigieuses qui usèrent Tommy Burns, abattirent Stanley Ketchel, décrochèrent le cœur de Jeffries ? Il est devenu gros et ne possède plus, à mon sens, qu'une ambition débordante et un orgueil démesuré. Il a une confiance exagérée en soi. Pour son combat avec Jim Johnson, il s'entraîna dans sa voiture automobile. Les combattants ne peuvent remporter des victoires en s'amusant.

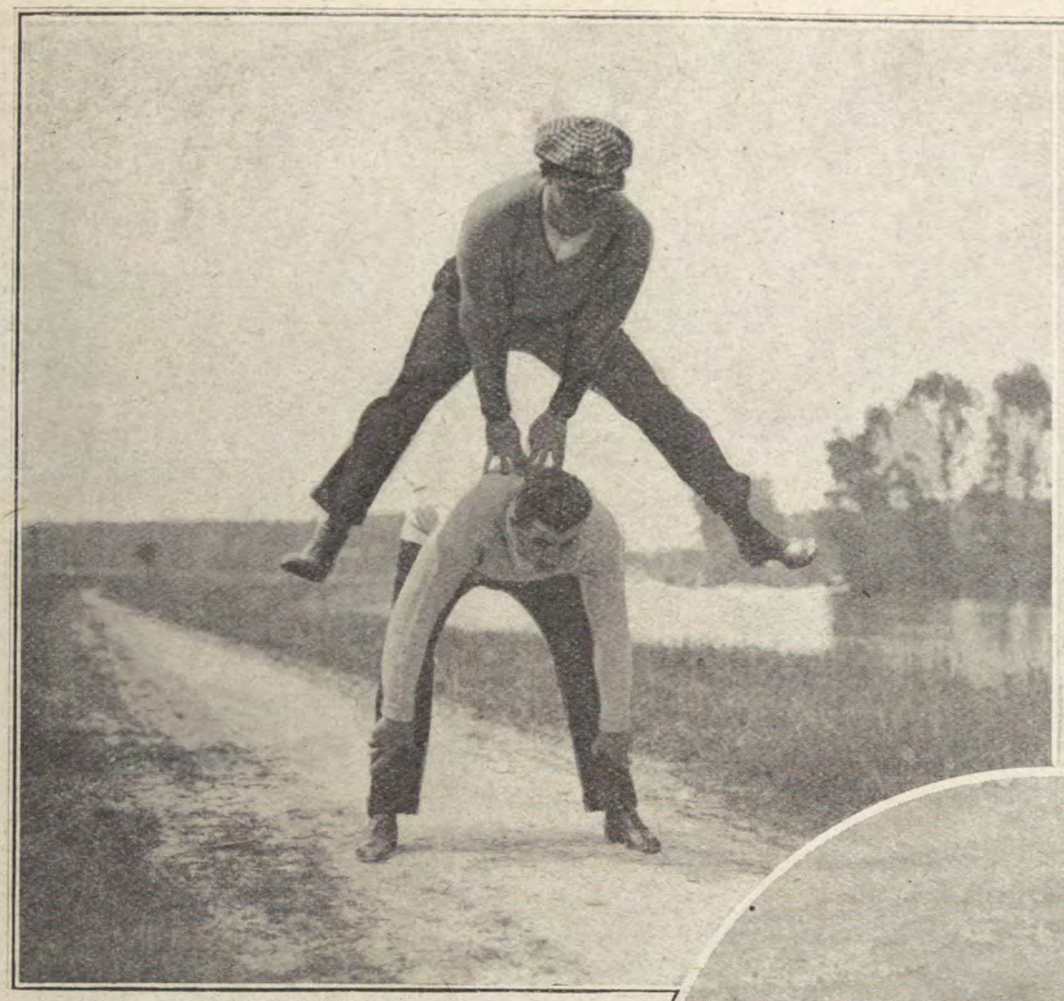
UN PEU DE REPOS

Frank Moran, avant de déjeuner, se repose en compagnie de son sparring-partner Tom Kennedy, le boxeur millionnaire.

Je suis certain, quoi qu'il en dise, qu'il n'aura pas la partie facile avec moi, loin de là. Moi, je pourrai esquiver ses rentrées devenues lentes, et celles qui atteindront leur but ne m'ébranleront guère. Je le frapperai non seulement plus fort, mais plus fréquemment qu'il ne pourra le faire.

L'enjeu dont ce combat sera le prix, le titre de champion du monde, ne m'émotionnera pas et ne me retirera pas une partie de mes facultés. Au contraire, il m'encouragera à faire mieux et me soutiendra dans la lutte sévère que j'aurai à soutenir. Je monterai dans le ring avec la plus grande confiance. Cette confiance est la moitié du succès pour un boxeur. Johnson pourra me toucher avec violence, mais je ne pense pas qu'il puisse me mettre en danger. Le Père Temps et la vie de plaisirs seront pour lui, je crois, des adversaires encore plus redoutables que moi.

Les Américains ont placé en moi leurs espoirs. Ils sont venus nombreux pour assister à ce qu'ils pensent devoir être la fin de Johnson et le retour des blancs

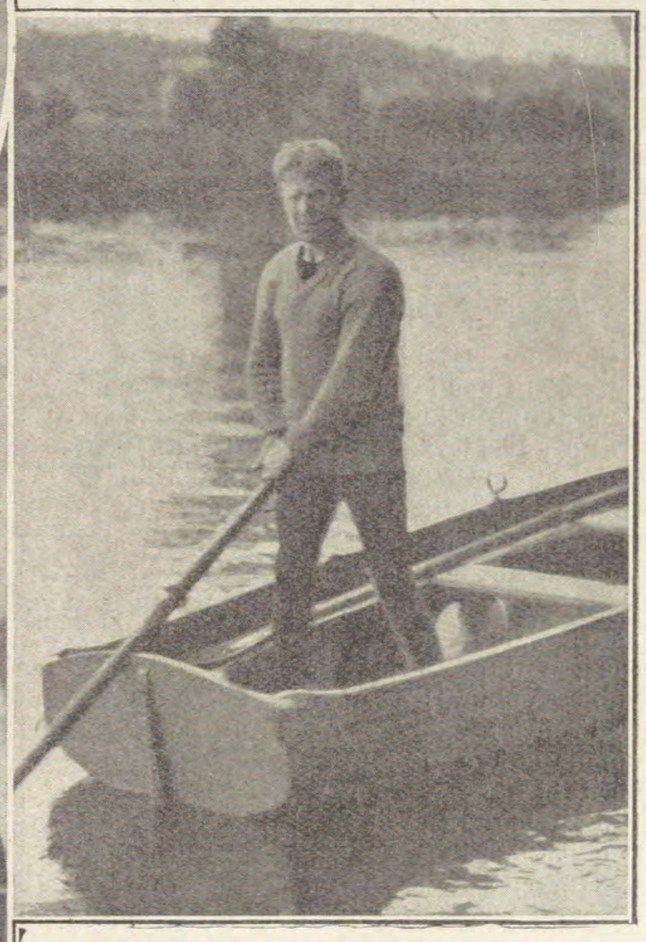


A SAUTE-MOUTON
A Butry, où il a établi son centre d'entraînement, Frank Moran se soumet à une préparation sévère.

JOHNSON FAIT DE LA LUTTE
Johnson a compris toute l'importance du match qui l'opposera, le 27 juin, à Moran au vélodrome d'hiver.

UNE FLEXION DE MORAN
Les exercices d'assouplissement tiennent une large part dans l'entraînement de Moran.

JOHNSON FAIT DU FOOTING
Jamais, depuis son match contre Jeffries, Jack Johnson ne s'était aussi sérieusement préparé. Il est actuellement dans une forme splendide. — En haut : Moran fait de la natation.



MORAN DANS SON BATEAU
Après son entraînement, à la fin de la journée, Moran fait une heure d'aviron.

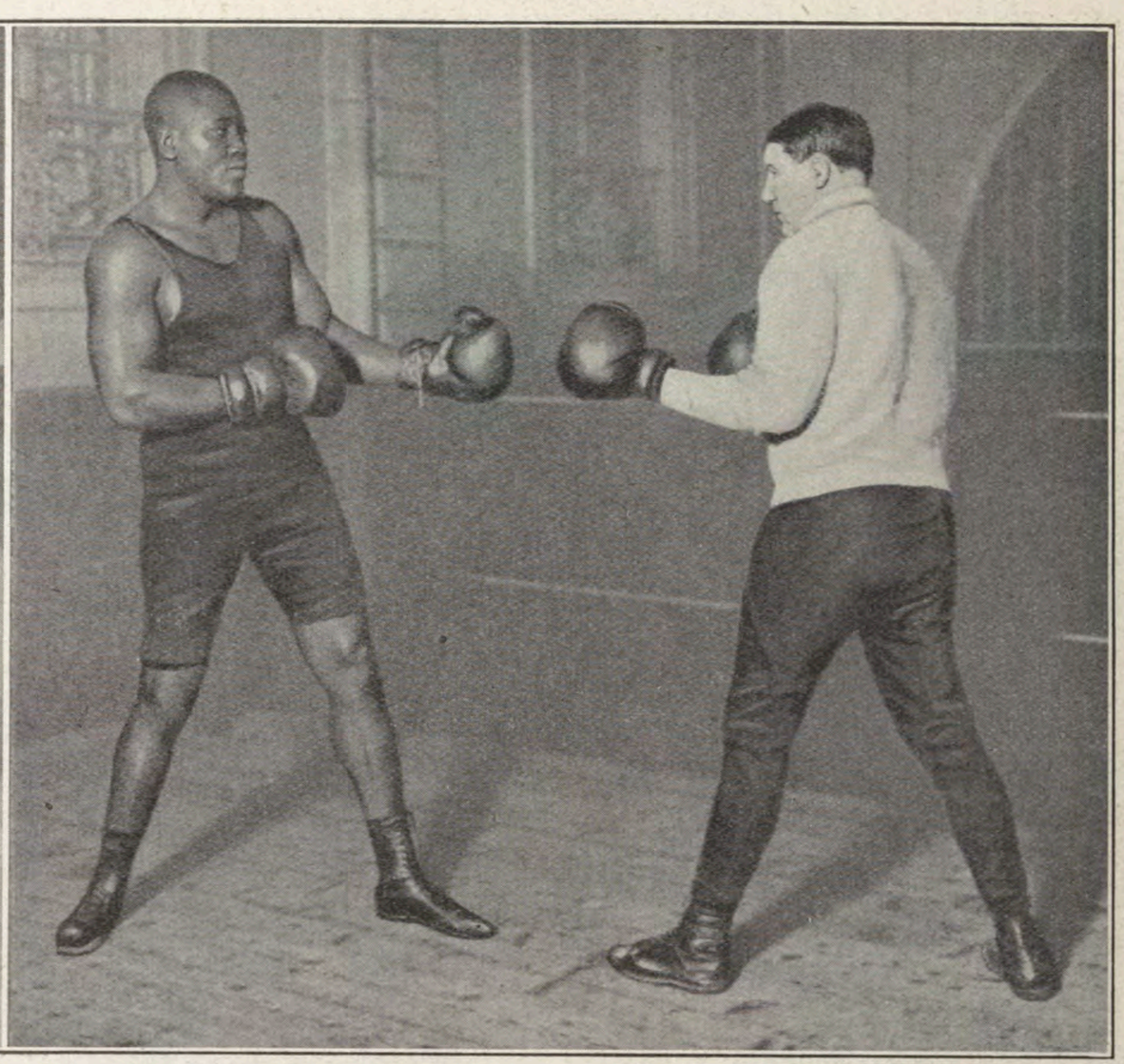
sur le piédestal du pugilisme. Ils savent que je suis favorisé par l'âge, la taille, la musculature et le cœur. Ils n'ignorent pas que mon dernier combat en Amérique se traduisit par une victoire sur Al. Palzer, en sept rounds, et prouva mon adresse, ma science et ma force. Je montrai que j'étais habile et que je possédais le *punch* nécessaire pour terminer une rencontre avant la limite. Al. Palzer était pourtant considéré comme un terrible frappeur. Ses attaques ne purent me mettre en danger et je ripostai par une punition qui étonna ceux qui n'avaient pas encore confiance en moi.

De plus, j'ai pour moi une vie véritablement monastique : je ne bois pas, je ne fume jamais, je mène une existence extrêmement calme et je monterai dans le ring contre Jack Johnson au mieux [de] ma forme. Dédaignant les profits faciles en même temps que nuisibles, c'est à la campagne que je me suis entraîné et non pas dans une cité de plaisirs et d'attractions.

J'ai tout pour moi : un champion quand il monte dans le ring est toujours ému parce qu'il sait qu'il a tout à perdre et peu à gagner, tandis que le challenger joue le tout pour le tout. Battu, il est légèrement diminué, sans plus, gagnant, le voilà célèbre et riche. Je suis presque certain de devenir champion du monde, je n'ai rien négligé pour y réussir. Je m'attends à fournir sept à huit rounds terribles au début. Mais après, le nègre se ressentira de sa vie de dissipation. Il sera affaibli, perdra sa vitesse et chaque minute marquera un retour offensif de ma part. Je me protégerai d'abord, j'attaquerai ensuite. Et le public jugera! Je suis certain que peu après il acclamera en moi le nouveau

JOHNSON SE REPOSE

Jack Johnson attend son combat avec sérénité et calme, convaincu de sa victoire sur Frank Moran, ce soir samedi, au Vélodrome d'Hiver.



JOHNSON A L'ENTRAINEMENT

Jack Johnson, malgré sa retraite de trois ans, est convaincu qu'il se présentera dans le ring aussi bon qu'au moment de ses matches avec Burns, Ketchel et Jeffries.

champion du monde des poids lourds ! C'est le rêve de ma vie, puisse-t-il se réaliser !

FRANK MORAN.

II. — QUI GAGNERA ?

PAR JACQUES MORTANE

Ce soir, samedi, au Palais des Sports, se disputera pour la première fois à Paris un véritable championnat du monde de boxe. Pour la première fois également, Jack Johnson combattra sérieusement contre un adversaire de valeur, décidé à s'emparer de son titre. Cette rencontre sensationnelle constituera une suite digne de la glorieuse série : Jack Johnson contre Tommy Burns, Jack Johnson contre Stanley Ketchel et Jack Johnson contre Jim Jeffries. Jamais encore Paris n'avait été le théâtre d'une solennité semblable, mais noblesse oblige : depuis que la capitale de la France est devenue celle du pugilisme, depuis que le noble art est dirigé par de véritables sportsmen, c'est-à-dire par le Wonderland, il était fatal que tôt ou tard nous assisterions à de pareils spectacles. Sans aucun doute, peu à peu, c'est à Paris que se disputeront toutes les grandes rencontres. Soyons-en heureux ; ce résultat ne prouve-t-il pas la parfaite sportivité du public français ?

Nous verrons donc aujourd'hui Jack Johnson subir un assaut terrible de la part de l'espoir blanc Frank Moran, l'un des poids lourds les plus qualifiés pour s'attribuer le titre glorieux entre tous. Quel sera le résultat de la rencontre ? C'est là un problème assez difficile à résoudre, car les données sont plutôt frêles et indécises. Certes, lorsqu'on a lu l'article de Frank Moran, on reste convaincu que le blanc triomphera, mais si nous en avions demandé un au nègre ou plutôt à un de ses représentants capables d'écrire et d'exprimer des pensées, nous aurions eu sans doute la même certitude. Par conséquent, il faut essayer d'établir notre pronostic sur des bases plus solides si possible.

Jack Johnson a 36 ans, Frank Moran en a dix de moins. Celui-ci combat sans interruption, se soigne d'un bout de l'année à l'autre, travaille sérieusement, ne se livre à aucun excès et possède une forme qui ne l'abandonne jamais. Le nègre au contraire, depuis sa victoire sur Tommy Burns qui le rendit champion du monde, le 26 décembre 1908, n'a pas fourni un travail très déprimant. En 1909, il combattit quatre fois dont trois fois en match sans décision contre Philadelphia Jack O'Brien (6 rounds), Tony Ross (6 rounds), Al. Kauffmann (10 rounds) et Stanley Ketchel, champion du monde des poids moyens, qu'il knock-outa en 12 rounds. En 1910, un seul combat, son fameux match contre Jim Jeffries qu'il battit en 15 reprises. Pas de match en 1911, un pauvre petit de 9 rounds contre Jim Flynn le 4 juillet 1912, aucun en 1913, quant à 1914, ce fut la parodie lamentable et incohérente contre Jim Johnson.

JOHNSON S'AMUSE

Jack Johnson, cinématographié, voulut lui aussi savoir comment on opère et fit un film représentant ses entraîneurs et amis.

Nous constatons donc que, pendant 6 ans, Jack Johnson n'a réussi qu'à faire trois matches sérieux : contre Tommy Burns, contre Stanley Ketchel et contre Jeffries, soit contre un homme très vigoureux, contre un boxeur beaucoup plus léger et contre une gloire déchue. C'est peu vous l'avouerez ! Par conséquent, il semble que la victoire doive sourire à Frank Moran, étant donné la vie de dissipation menée par Jack Johnson depuis ses succès.

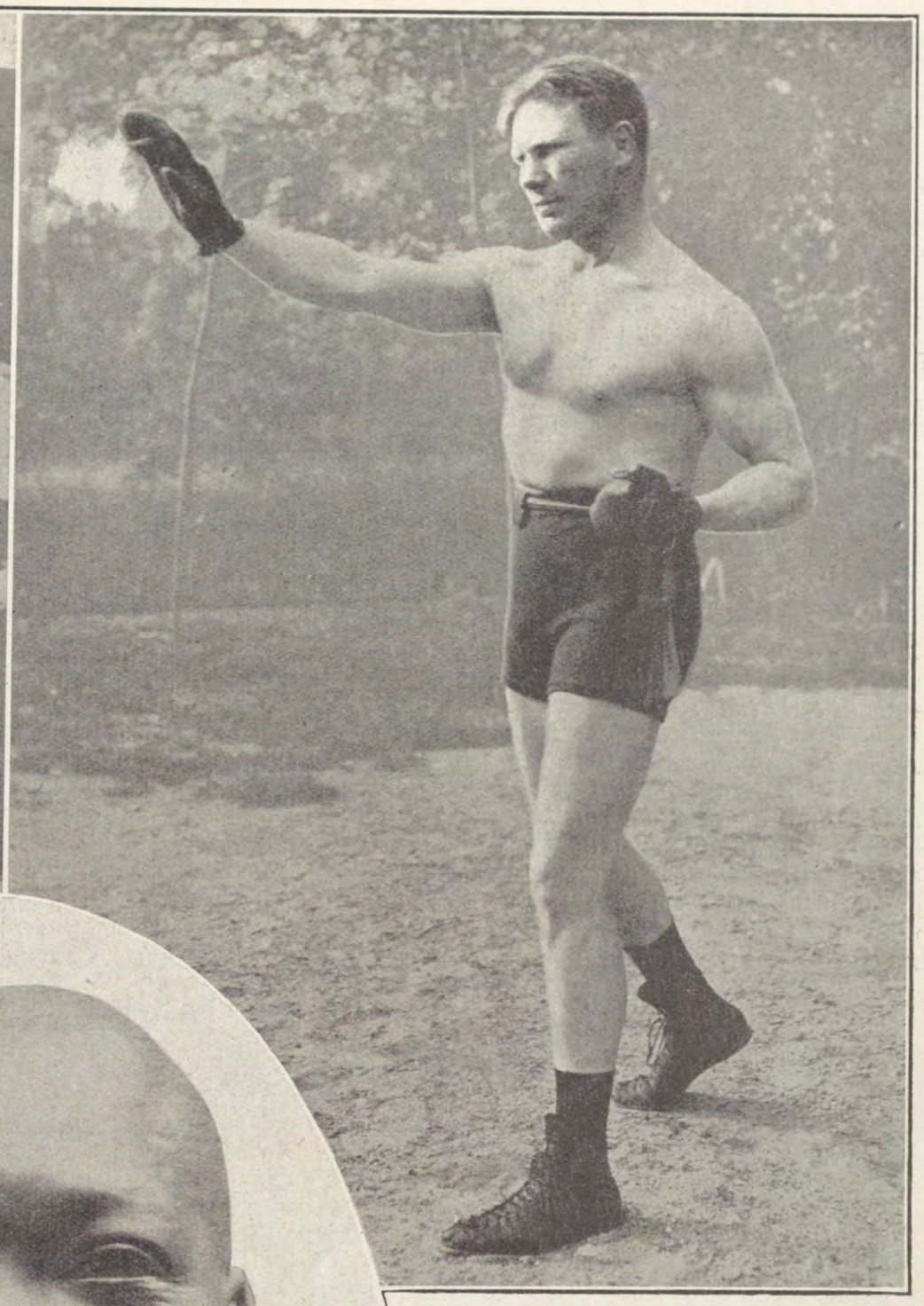
Toutefois, nous ne pouvons pas oublier la prodigieuse valeur du nègre, sa science, sa puissance, son endurance. Nous ne pouvous omettre qu'il n'a pas subi le moindre échec depuis 1901, année de ses débuts, où Joë Choynski le knock-outa. Nous ne saurions, en effet, compter comme un insuccès sa défaite sur une faute par Joë Jeannette en 1905. C'est donc un boxeur remarquable, de la race des Jeffries, des Fitzsimmons et autres Sullivan. Or, il nous semble que Frank Moran n'ait aucune chance contre lui. Si Johnson était encore ce qu'il fut, il jouerait avec le blanc; sa retraite de quatre ans lui rendra certainement la tâche plus dure et plus pénible, mais ne l'empêchera pas cependant, croyons-nous, d'enregistrer un nouveau succès.

Nous ne pouvons que le regretter d'ailleurs, car peut-être serons-nous encore obligés d'attendre quatre ans avant de voir remettre le titre en jeu.

Tous les sportsmen espéreront voir triompher Frank Moran, mais j'ai peur

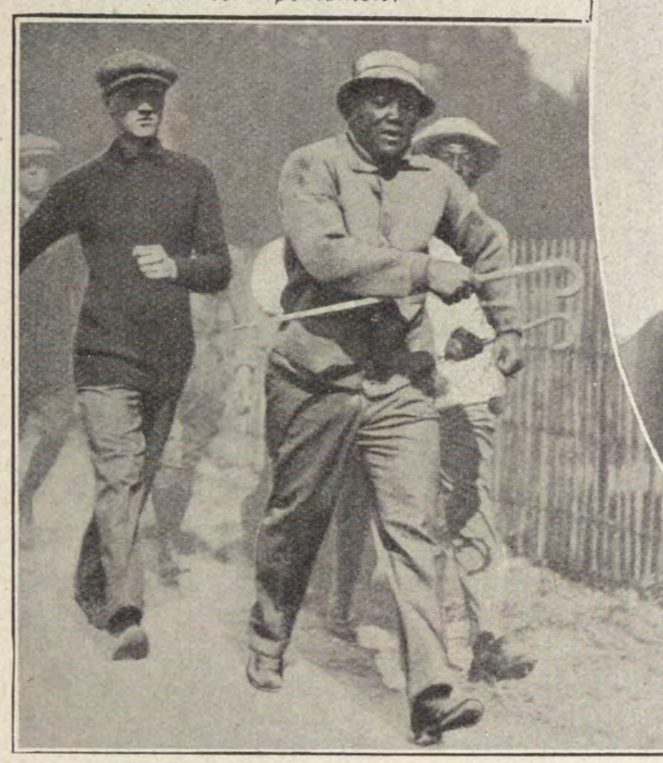
JOHNSON EN GARDE

Johnson a-t-il pu retrouver sa forme d'antan. Telle est la question que se posent tous les sportsmen?



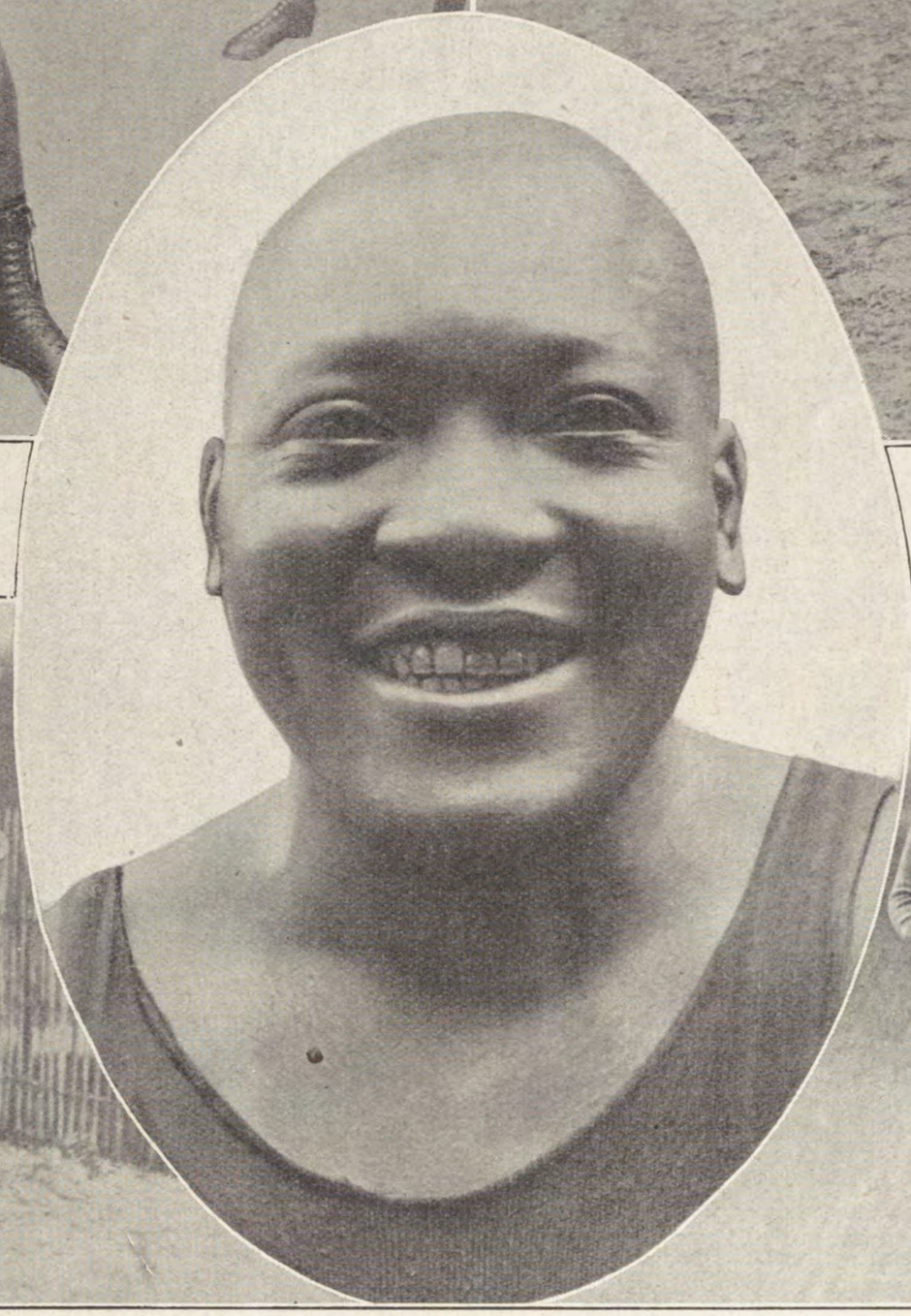
LA GARDE DE MORAN

Frank Moran, pour assurer qu'il vaincra, s'appuie sur ce fait qu'il est le plus jeune et le plus sérieux.



JOHNSON MARCHE

Jack Johnson, chaque matin, procède à une promenade au Bois ou aux environs, avec ses entraîneurs.



JACK JOHNSON

Champion du monde toutes catégories, depuis 1908, par sa victoire sur Tommy Burns.

MORAN COURT

Alors que Johnson n'a pas quitté Paris pour sa préparation, Frank Moran est allé à la campagne.

pour lui et crains qu'il ne puisse venir à bout d'un vétéran certes, mais de quel vétéran !

Cependant il ne faut pas nous montrer trop pessimiste. Il convient de nous rappeler le match John L. Sullivan-Jim Corbett. John L. Sullivan, qui s'était retiré depuis quelques années, était toujours considéré comme la gloire incontestée du ring. Un jeune présomptueux, Jim Corbett, qui avait à son actif quelques belles victoires, mais ne s'était pas encore affirmé définitivement, osa le défier pour le titre de champion du monde. Le combat put être conclu. Pour beaucoup de personnes il devait constituer une séance d'entraînement pour Sullivan. Celui-ci était même si sûr de son triomphe qu'avant de monter dans le ring il déclarait à quelques-uns de ses amis : « Dans une seconde, je suis à vous. Attendez-moi au café. Le temps d'expédier ce novice et je vous rejoins. » Le novice fit belle contenance au début, épuisa l'invincible ensuite et le mit knock-out à la stupéfaction générale. Peut-être revivrons-nous ce soir cette phase émouvante de la vie de presque tous les champions qui ne se voient pas vieillir.

JACQUES MORTANE.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ AU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Notre prochain numéro double mensuel sera consacré au *Grand Prix de l'A. C. F.* qui, nos lecteurs le savent, se disputera le 4 juillet sur le Circuit de Lyon. Désirant donner une cinématographie complète de la course, malgré les difficultés de fabrication à vaincre, la *Vie au Grand Air* du 10 juillet paraîtra avec tous les clichés pris sur le circuit par une armée de photographes. Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de retenir dès à présent chez leur marchand de journaux, ce numéro de 32 pages qui fera prime et ne sera vendu qu'*un franc*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Le " chiqué " a du bon

J'avais un ami qui excellait dans les tours de société. La prestidigitation n'avait pas de secrets pour lui! Il disait : « Donnez-moi une montre ! Je la brise ». Et en trois coups de marteau, comme Robert Houdin lui-même, il pulvérisait la montre. Puis il faisait une omelette dans un chapeau et déchirait un mouchoir de dentelles.

A ce moment-là, pris d'une angoisse subite, il s'arrêtait et au milieu de l'assistance épouvantée déclarait : « Zut ! je ne me rappelle plus maintenant », et il rendait la montre en morceaux, le chapeau défoncé et le mouchoir déchiré.

Si l'on se fâchait il ajoutait : « Vous n'aviez tout de même pas cru que je ne faisais pas ce que j'ai annoncé?... Je ne mens jamais !... »

Les pilotes de l'aéroplane de Vienne, auteurs de la catastrophe du « Parseval », devaient être de ce genre. On les avait chargés de montrer au public la poursuite et la destruction d'un dirigeable par un aéroplane. Ils l'ont montré.

Et l'on voit l'émotion du public. Le dirigeable part, comme c'est ça ! L'aéro part après lui. C'est tout à fait ça. Il le rattrape. C'est ça de plus en plus. Il passe au-dessus à le frôler. C'est miraculeux; on a beau se dire que c'est du « chiqué », on vibre, on tremble. Une gerbe de flammes s'élève. Le ballon s'est éventré et a sauté. Stupeur et accablement. Neuf morts ! Le « chiqué » a du bon, quoi qu'on en dise.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

L'éducation du touriste

Comment voyager tranquillement et sans danger.

Pour aller de Paris à Trouville ou Deauville, — je cite les deux villes qu'un seul pont sépare et qui devraient n'en faire qu'une; mais il existe entre elles une telle concurrence qu'on ne saurait les accoler l'une à l'autre sans faire rugir leurs habitants ou tout au moins leurs municipalités, — donc, pour se rendre à Trouville ou Deauville, le commun des touristes prendra la route connue de tous et qui passe par Saint-Germain, la route des quarante sous, Mantes, Bonnières, Pacy-sur-Eure, Evreux, Lisieux et Pont l'Evêque. Il suivra le chemin sillonné par la masse des automobiles, chemin banal en lui-même et peu intéressant, notamment entre Evreux et Lisieux, longue ligne droite et plate de 80 kilomètres, simplement coupée en son milieu par la descente de La Rivière Thibouville et la traversée de la vallée de la Risle. Et ce chemin raviné par les milliers d'autos qui y passent est, non seulement mauvais comme sol mais dangereux aussi; de combien d'accidents, de rencontres terribles, de chutes mortelles n'a-t-il pas été le théâtre?

En cherchant un peu à côté, pas bien loin, pas beaucoup plus long, on trouverait si bien et si vite des routes moins fréquentées et par conséquent moins dangereuses, moins droites et moins plates, donc plus pittoresques. Laissez-moi vous en indiquer quelques-unes; nous en chercherons plus tard pour les autres plages à la mode.

Prenons d'abord un itinéraire au Sud de la route classique. Sortons de Paris par la porte et le pont de Saint-Cloud. Pour éviter la route et la ville de Versailles, gagnons Garches, Vaucresson, Rocquencourt et suivons la route de Mantes jusqu'à Noisy-le-Roi. Là, filons à gauche et par Renneucoulin, les Près, Neauphle-le-Château, nous retrouvons au Pontet, la grande route de Granville qu'il nous faut suivre jusqu'à Houdan, puis Dreux et Nonancourt. Arrivés là, 96 kilomètres auront été couverts, presque la moitié du parcours total.

Quittons maintenant les sentiers battus. La route laisse la vallée de l'Oise pour passer dans celle de l'Iton qu'elle coupe à Damville (112 kilomètres) et arrive à Conches (126 kilomètres). Après Conches et sa belle forêt, on franchit la Risle à Ajou, puis c'est Beaumesnil (147 kilomètres) et enfin Bernay (159 kilomètres), coquette ville bâtie à cheval sur la Charentonne et le Cronier. qui présente assez de curiosités pour justifier quelques instants d'arrêt. A ce sujet, il est bien entendu que nous laisserons toujours aux guides Joanne ou Badeker le soin d'instruire et de renseigner le touriste sur les curiosités à voir dans les villes traversées.

Après Bernay, la route se dirige vers Thiberville où elle coupe la grande ligne d'Evreux à Lisieux, passe à Corneilles (186 kilomètres) sur les bords de la Calonne dont nous suivrons la vallée pendant neuf kilomètres environ jusqu'à un carrefour où passe la route de Pont-Audemer à Pont-Lévêque. Au lieu de se diriger vers cette dernière ville où l'on retrouverait la foule des autos et la circulation intense, continuer à droite, à travers bois, sur Saint-Gatien (210 kilomètres) et Trouville (220 kilomètres) où l'on arrive par le haut de la falaise. Vous trouverez là une bifurcation; à droite vous descendez vers la jetée-promenade; tout droit c'est le pont sur la Touques et la gare de Deauville.

Voici un second itinéraire qui passe au-dessus de la route classique et est plus court de 2 kilomètres.

Nous quittons Paris comme précédemment et suivons cette fois la route de Mantes par Rocquencourt jusqu'à Maule (37 kilomètres). Là, prendre à gauche : Jumeauville, Hargeville, Septenil, Orvilliers, Boisset, Ivry la Bataille où nous trouvons la vallée de l'Eure (36 kilomètres), suivons-là : Pacy-sur-Eure, (96 kilomètres). Louviers (126 kilomètres) dont la vieille église Notre-Dame mérite d'être visitée.

Forte côte, belle forêt, longue descente et nous voici à Elbeuf (141 kilomètres) la patrie des drapiers. Au sortir d'Elbeuf, autre côte longue et sinueuse qui conduit au plateau du Bourgtheroulde (152 kilomètres) et descend sur Montfort (168 kilomètres) dans la vallée de la Risle. C'est alors Corneville que ses cloches ont rendu célèbre et Pont-Audemer (179 kilomètres).

Prenez alors la route d'Honfleur que vous quitterez quatre kilomètres plus loin au hameau de Toutainville, et continuez la vallée de la Risle. Par Foulhec, Conteville, où la route cotoie en corniche tout l'estuaire de la Seine, Berville, Fiquefleur, nous arrivons à Honfleur (203 kilomètres), puis Villerville et Trouville (218 kilomètres).

F. M.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Notre prochaine épreuve

Rallye automobile pour dames.

(9 juillet.)

La *Vie au Grand Air* organise pour le jeudi 9 juillet un rallye automobile réservé aux dames conduisant elles-mêmes. Cette épreuve est soumise au règlement suivant :

1° Il n'y a qu'une seule catégorie.

2° Les départs seront donnés à la porte Maillot à 2 heures 30.

3° Au départ, chaque concurrente recevra une enveloppe cachetée, dans laquelle sera indiquée l'adresse du premier contrôle où devra être visé le carnet de route.

A ce premier contrôle sera delivrée une nouvelle enveloppe cachetée contenant l'indication de l'itinéraire à suivre pour atteindre le deuxième contrôle, et ainsi de suite jusqu'au contrôle final à Saint-Germain, où se fera l'arrivée.

4° L'ensemble du parcours sera de 90 km. environ.

5° Sera classée première la voiture qui aura, entre chacun des contrôles, maintenu la moyenne la plus régulière.

Les distances exactes entre chaque contrôle, relevées au compteur ne seront connues des concurrentes qu'après le rallye dont le contrôle d'arrivée sera fermé à 6 heures.

6° Ces distances auront été inscrites avant l'épreuve sur une feuille mise sous enveloppe scellée. Cette enveloppe sera décachetée par le Jury, à l'arrivée, en présence des concurrentes.

Les calculs seront faits aussitôt d'après les heures de passage indiquées sur les carnets de route, et le classement sera immédiatement proclamé.

7° En cas de dead-heat, préférence sera donnée à la moyenne la plus rapprochée de 30.

8° Il ne sera tenu aucun compte d'une vitesse supérieure à 30; par contre, toute moyenne inférieure à 30 sera pénalisée d'un point par kilomètre.

9° Le droit d'entrée est fixé à 20 francs par voiture.

10° Les engagements sont reçus à la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées. Ils doivent être accompagnés du montant du droit d'entrée. Indiquer le nom du conducteur et la marque de la voiture.

11° Les concurrentes sont tenues de se conformer aux règlements et arrêtés sur la circulation dans toutes les localités traversées par elles. Elles restent responsables de tous les accidents dont elles pourraient être causes ou victimes.

12° Le Rallye n'aura lieu que s'il a réuni au moins 10 engagements.

La concurrente n'a pas le droit de se faire aider ni remplacer à la direction; mais, en tous autres cas, l'aide des voyageurs de la voiture est autorisé.

Sport et Concours

Quelle est la meilleure formule de handicap ?

Les nouvelles formules sportives que nous avons imaginées et inaugurées au cours des dimanches sportifs de la *Vie au Grand Air* voient leur succès désormais consacré. N'est-ce pas, en effet, la véritable confirmation d'un brillant résultat que l'imitation servile de ce qui a réussi une première fois? C'est le cas de nos épreuves sportives qui se trouvent reproduites en province à plusieurs exemplaires. L'Automobile Club de Nice a organisé, en avril dernier, une course de côte, avec arrêt et recul au milieu, à la Turbie, et un kilomètre avec virage sur la Promenade des Anglais; voici aujourd'hui l'Automobile Club de Marseille qui annonce une course de côte, en pleine ville,

En Normandie, une épreuve du kilomètre avec virage sera disputée à Cabourg dans les premiers jours de juillet.

D'ailleurs, tout est au sport. L'industrie de la motocyclette se remue tout particulièrement. Nous avons eu, les essais de record du kilomètre et du mille, sur la route du Parc d'Achères.

En Suisse, les petits engins ont disputé la course de côte de Nyon à Saint-Cergues, épreuve organisée par l'*Auto Sport* et notre confrère l'*Aéro*.

Le 28 juin les ramène en France où nous les retrouverons à Fontainebleau pour y disputer le Grand Prix de France; puis nous les reverrons, un mois après, dans le Dauphiné, où l'Union motocycliste de France organise un concours d'endurance de six jours, avec Grenoble comme centre de rayonnement. Je connais quelques-uns des itinéraires quotidiens qui seront imposés aux concurrents; très durs déjà pour de fortes voitures de tourisme, ils seront véritablement pénibles pour des motocyclistes. Mais quel certificat pour ceux qui sortiront vainqueurs de l'épreuve!

C'est dans l'île de Man, sur un parcours très dur, que l'Automobile Club de Grande-Bretagne a recommencé l'épreuve du Tourist Trophy, abandonnée depuis cinq ans. La formule d'alors était loin d'être celle d'aujourd'hui; songez qu'à cette époque, les voitures couraient avec des surfaces supplémentaires représentant la surface de résistance au vent d'une importante carrosserie. L'épreuve que vient de gagner Lee Guiness sur Sunbeam, couvrant les 960 kilomètres du parcours à 91 de moyenne, en 10 h. 37 m., ne règlementait que le poids du véhicule, la cylindrée du moteur et sa consommation, cette dernière assez généreuse pour que personne n'ait été éliminé de son fait.

Derrière le vainqueur, trois voitures belges et une française, une D. F. P. fortement handicapée par son moteur trop faible et que son propriétaire, un amateur, avait tenu à engager et à conduire lui-même. Le résultat n'enest que plus méritoire.

Paul Meyan.

Notre directeur a reçu la lettre suivante :

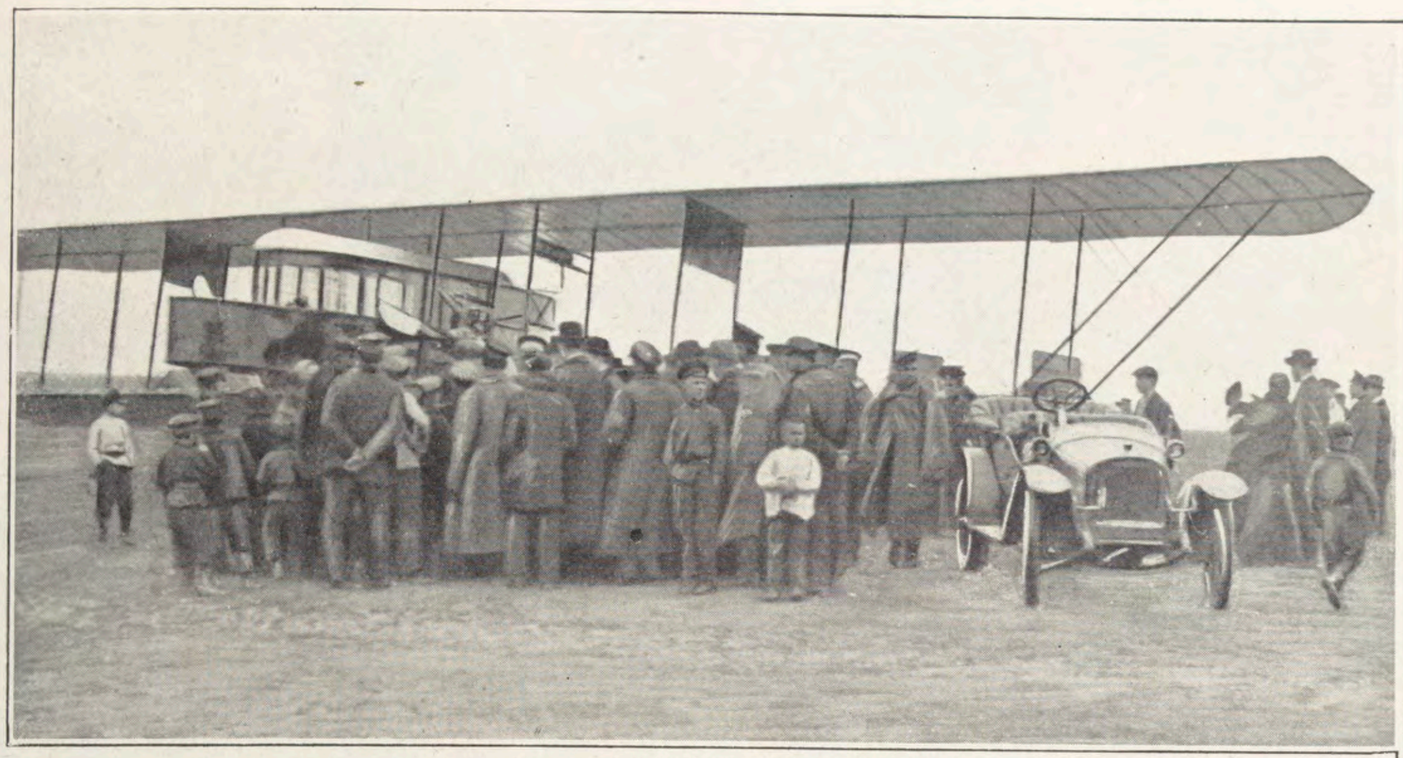
Monsieur le Directeur,

Je suis heureux de venir vous adresser mes plus chaudes félicitations pour le succès remporté par le numéro de la *Vie au Grand Air* spécialement affecté au tennis et vous dire toute mon admiration. Je reçois les revues officielles de tennis du monde entier, je n'y ai jamais rien vu d'approchant. Je souhaite bien sincèrement que, pratiquement, les résultats pour la V. G A. aient été satisfaisants par rapport à l'effort fourni et à l'excellent effet produit dans le monde sportif.

Je vais aller à Wimbledon et je vous assure que je serai très heureux et très fier de pouvoir montrer ce que l'on peut faire en France pour le bien et le développement du tennis.

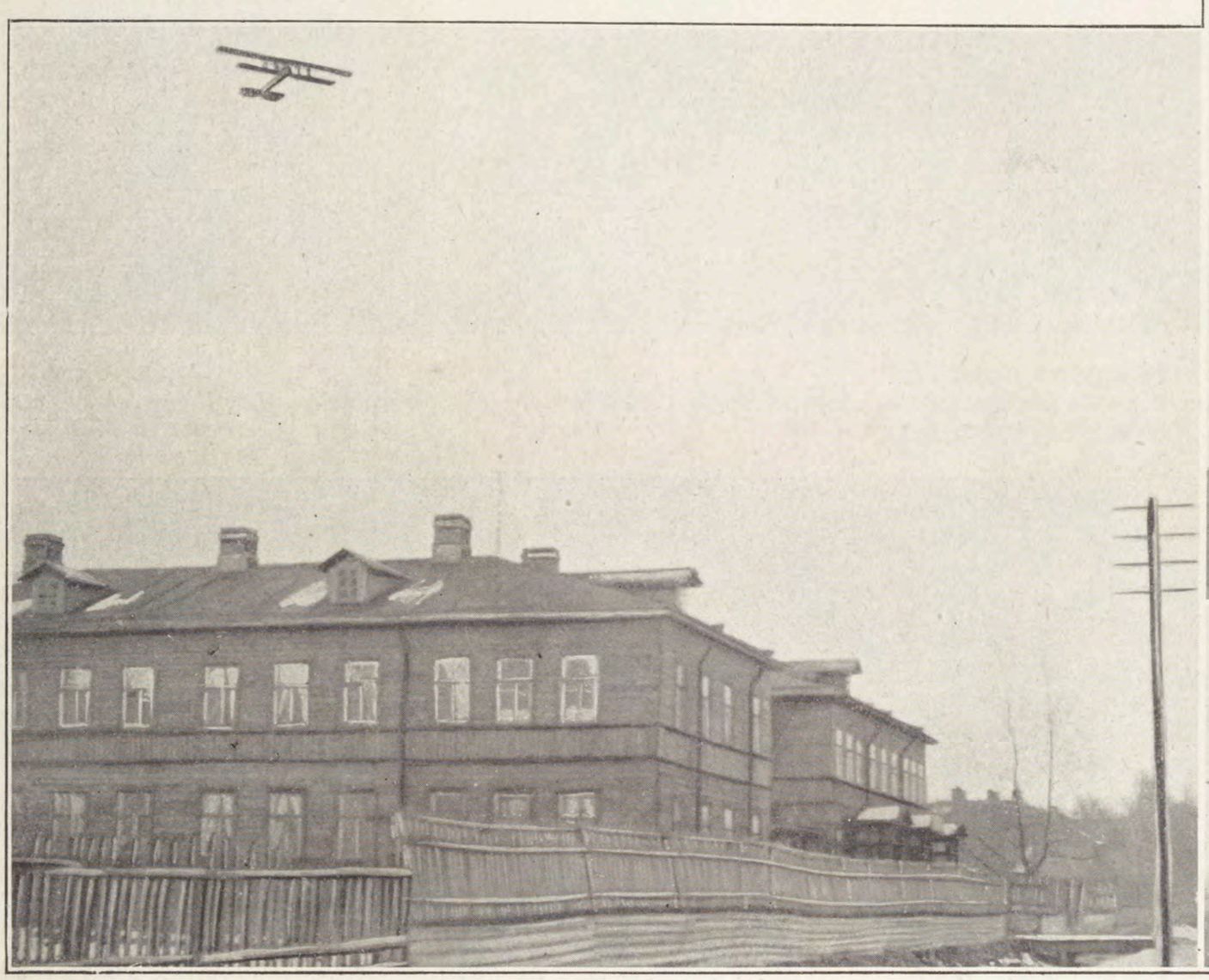
En vous remerciant pour tout ce que vous avez fait pour ce sport, notamment pour les championnats du monde de tennis, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs et bien distingués.

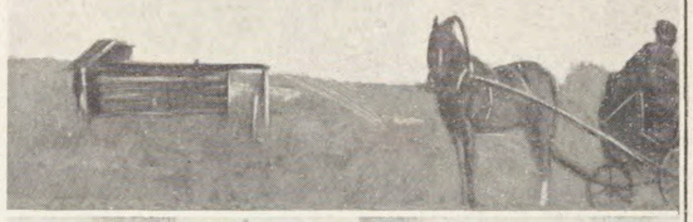
De Joannis.
Commissaire général des championnats du monde de tennis.

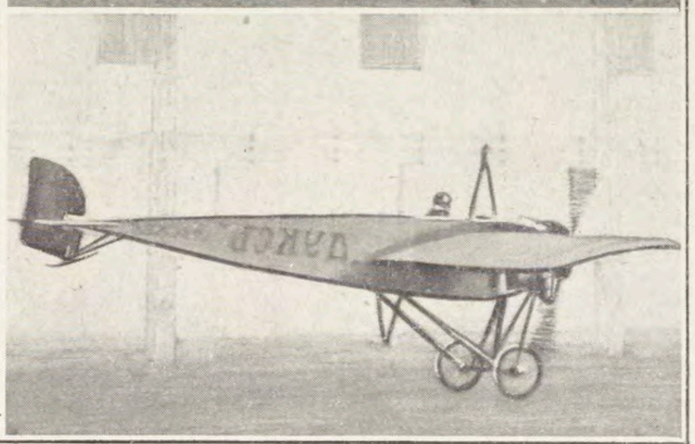


LE SIKORSKY, L'AÉROBUS RUSSE

Le Sikorsky vient d'accomplir de nouvelles prouesses, tenant l'air pendant 6 h. 33 m. 10 s. la nuit, avec cinq passagers et s'élevant à 2.000 mètres en 1 h. 26 m. 21 s. avec dix passagers. (Moteurs Salmson.)







(Clichés Malorey-Beloï).

LE SIKORSKY EN VOL

Pour ses vols admirables, l'aviateur-constructeur Sikorsky va recevoir du gouvernement russe une prime de 100.000 roubles. Son appareil est muni de deux moteurs français Salmson.

SUR LA CAMPAGNE RUSSE

En haut, Sikorsky prend son vol pour un nouveau record. En bas, un des Morane-Saulnier *de l'armée russe.*

L'"ILIA MOUROMETZ" DE SIKORSKY

Les expériences sensationnelles poursuivies par l'ingénieur russe Sikorsky sur son aérobus, l'*Ilia Mourometz*, passionnent tous les sportsmen. Aussi nous a-t-il semblé intéressant de donner des précisions sur cet appareil construit par la section aéronautique de l'usine Bresse-Baltique.

Le chargement complet est de 3.840 kilos. Depuis le début de ses expériences, l'ingénieur a toujours cherché à agrandir le volume de ses appareils. « L'aviation, disait-il, traverse les mêmes stades d'évolution que la navigation. Après les chaloupes fragiles et instables du début, il faut passer aux grands vaisseaux aériens munis de plusieurs moteurs, méprisant les orages et la tempête ». Ces paroles furent justifiées par les expériences. Les vols d'essais de l'*Istrébitiel* et de l'*Ilia Mourometz* prouvèrent leur indifférence pour le vent. Les défauts de l'aérodrome et le nombre de passagers qui s'éleva jusqu'à 20, montrèrent la résistance des matériaux employés. Une fois dans l'air, l'appareil peut voler sans atterrir pendant 15 et 20 heures, à une moyenne de 100 à l'heure, c'est-à-dire pouvant couvrir une distance de 1.500 à 2.000 kilomètres sans escale. On voit l'importance du Sikorsky au point de vue militaire. Sous peu, il sera blindé, muni d'une artillerie de canons spéciaux de 37 m/m. Le 21 mai, commença la série des vols de Sikorsky sur son hydroplane. Il s'éleva de la surface de l'eau près de la mer, se tint dans l'air 21 minutes et en un beau vol plané revint sur l'eau.

L'aménagement intérieur de l'aérobus est très curieux : derrière le balcon antérieur se trouve la salle à manger des pilotes avec deux bons fauteuils. Puis une vaste cabine avec canapés et fauteuils, éclairée par un petit lustre pour les vols de nuit. De la cabine on gagne un corridor de chaque côté duquel se trouvent : une cuisine, un garde-manger, un cabinet de toilette et une pièce pour la dynamo. On sort ensuite sur le second balcon qui se trouve à l'arrière.

En dehors des performances récentes que nous signalons sous les photographies, il convient de rappeler quelques beaux vols : le 25 février, Sikorsky emmenait 8 passagers, volait à la hauteur de 500 mètres, faisait un grand détour, arrivait à Poulkowo et rentrait 40 minutes plus tard. Puis il partait avec 11 personnes et son chien et tenait l'air 6 minutes. Il atterrissait et prenait 5 passagers de plus, soit 16 personnes, pour un vol de 17 minutes. Le poids emporté était de 1.248 kilos. En France, l'aérobus à incidence variable de Paul Garaix, semble voler sur les traces glorieuses du Sikorsky.

H. MALOREY.

AU-DESSUS D'HENDON

Les photographies qui illustrent cette double page ont été prises dans le biplan Farman-Gnôme *de Verrier par un opérateur du* Daily Mirror, *pendant le Derby aérien de Londres.*

LE VAINQUEUR DS

Le Derby aérien et la cours
revenus à l'Américain Broc

AU-DESSUS D'ACTION, LA ROUTE DU DERBY

Le Derby aérien anglais comportait un circuit de 150 kilomètres autour de Londres. 21 appareils étaient engagés, 5 terminaient le parcours rendu très dur par le brouillard et tous les cinq étaient de construction française.

PIERRE VERRIE

Pierre Verrier, sur son Farman-Gnôm
ger, accomplissant les 150 kilomètr

L'AVIATION

La grande épreuve d'aviation anglai
le Derby aérien, qui avait été remise u
6 juin, par suite du forfait d'Hamel q
se tua en se rendant au départ, fut u
succès pour l'industrie française. 21 a
pareils étaient engagés, 14 prirent le d
part, 5 seulement terminèrent. Ce fut l'
fondrement des favoris. Il est à remarqu
que les 5 pilotes qui finirent montaie
des appareils français, des Morane-Sal

PREUVES ANGLAISES

Londres-Manchester-Londres sont sur Morane-Saulnier-Gnôme.

LE CLOCHER D'EPING

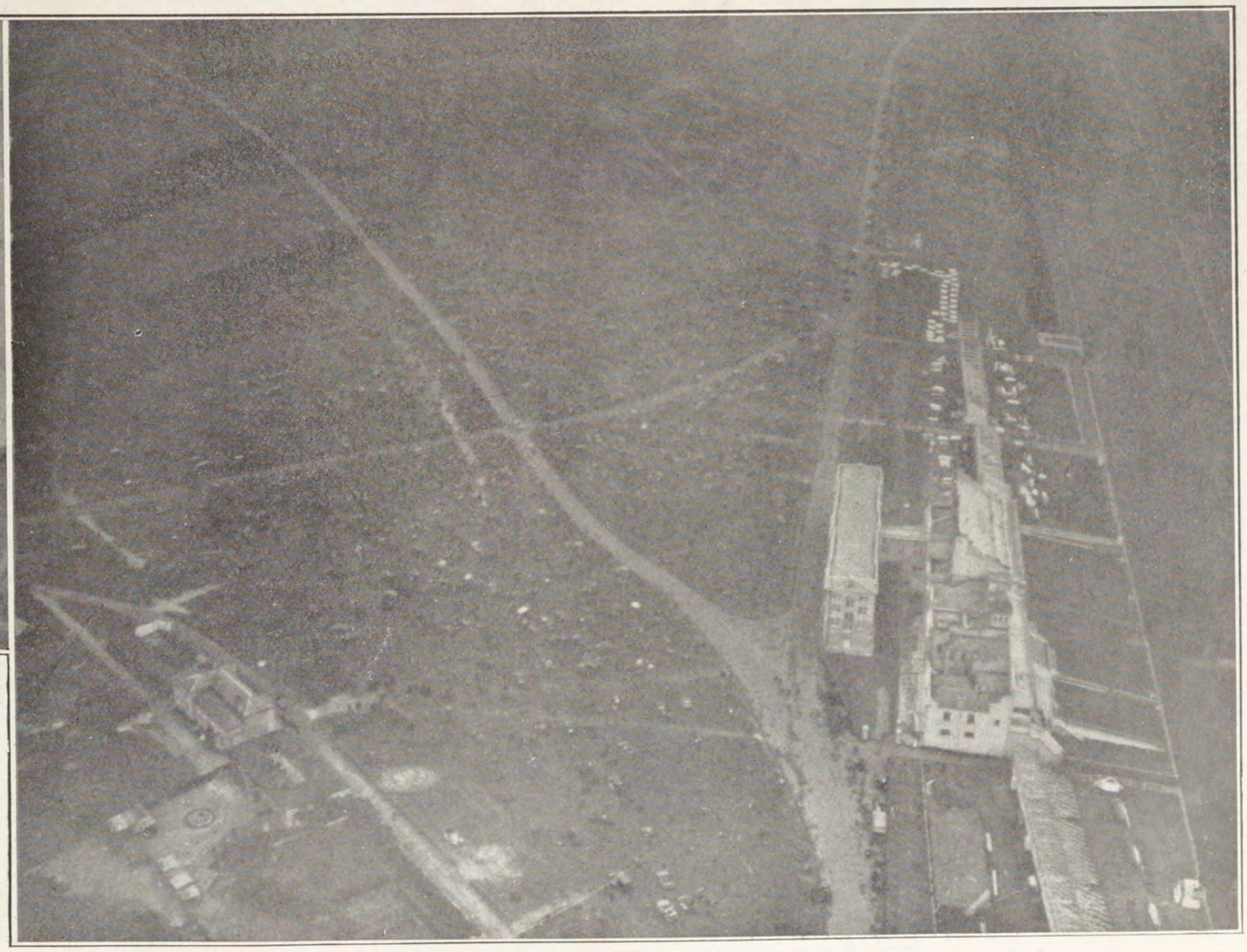
Le clocher d'Eping constituait le quatrième virage du Derby aérien. On remarque la foule qui stationne dans les rues. Les aviateurs étaient obligés de voler très bas à cause de la brume.

T SON PASSAGER

se classant 3e du Derby aérien avec passa- du parcours en 1 h. 49 m. 50 s.

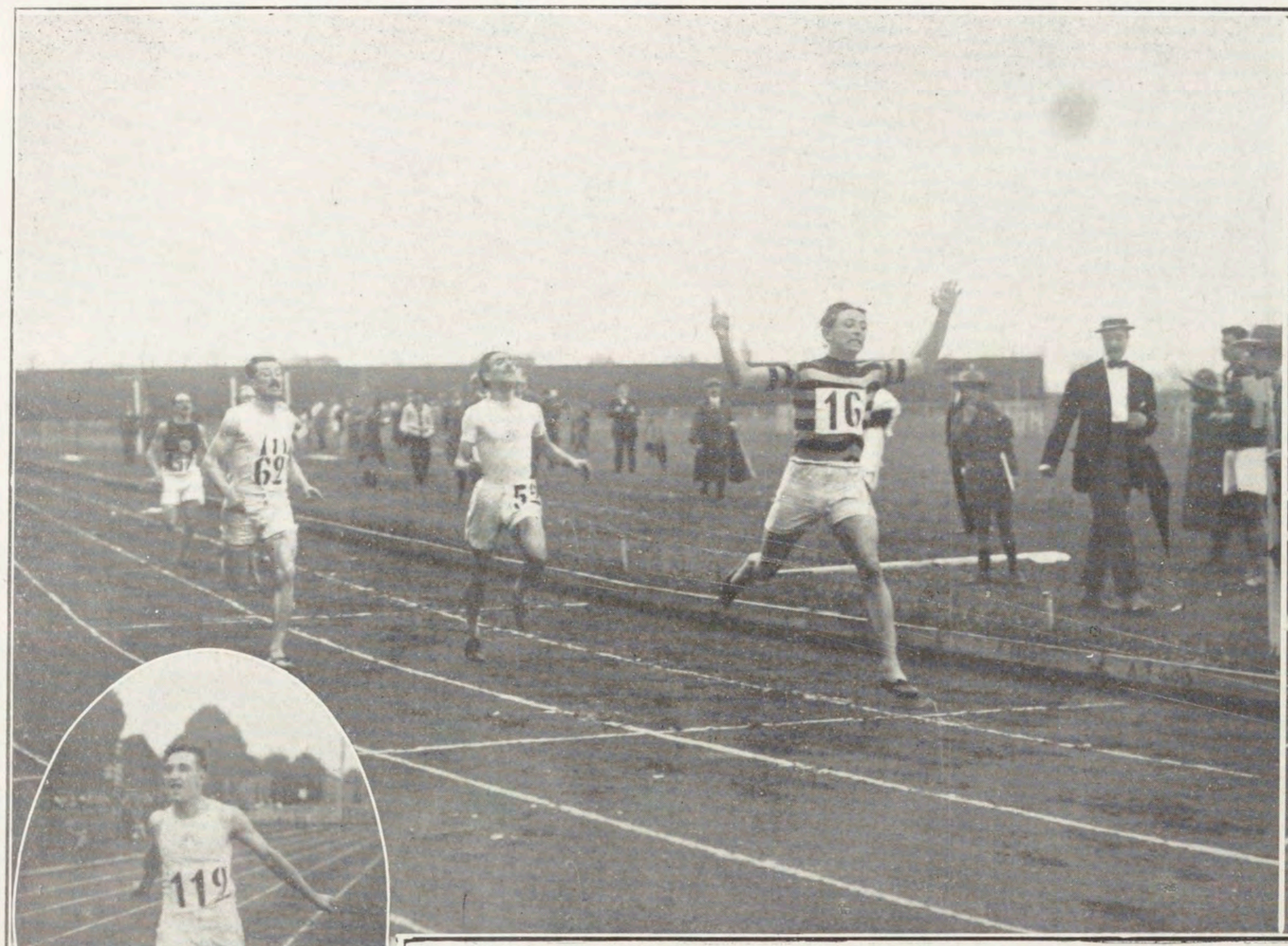
NGLETERRE

ier et des Farman, munis de Gnôme. Dans Londres-Manchester-Londres, il avait 8 partants; 4 arrivèrent à Manhester, 3 terminèrent. Les deux preniers, les mêmes que dans le Derby, taient Brock et Carr, sur Morane-Saulier-Gnôme, le 3e était Alcock sur Farman. Quant à Verrier, il fit le parcours, ors concours avec passager, et effectua e retour en 3 h. 10 sur Farman-Gnôme.



LE CHAMP DE COURSE D'EPSOM

Dans la course Londres-Manchester-Londres, comme dans le Derby aérien, seuls les appareils français se sont classés : Deux Morane-Saulnier-Gnôme *triomphaient devant un* Maurice Farman.



Schurrer Braissant Devaux

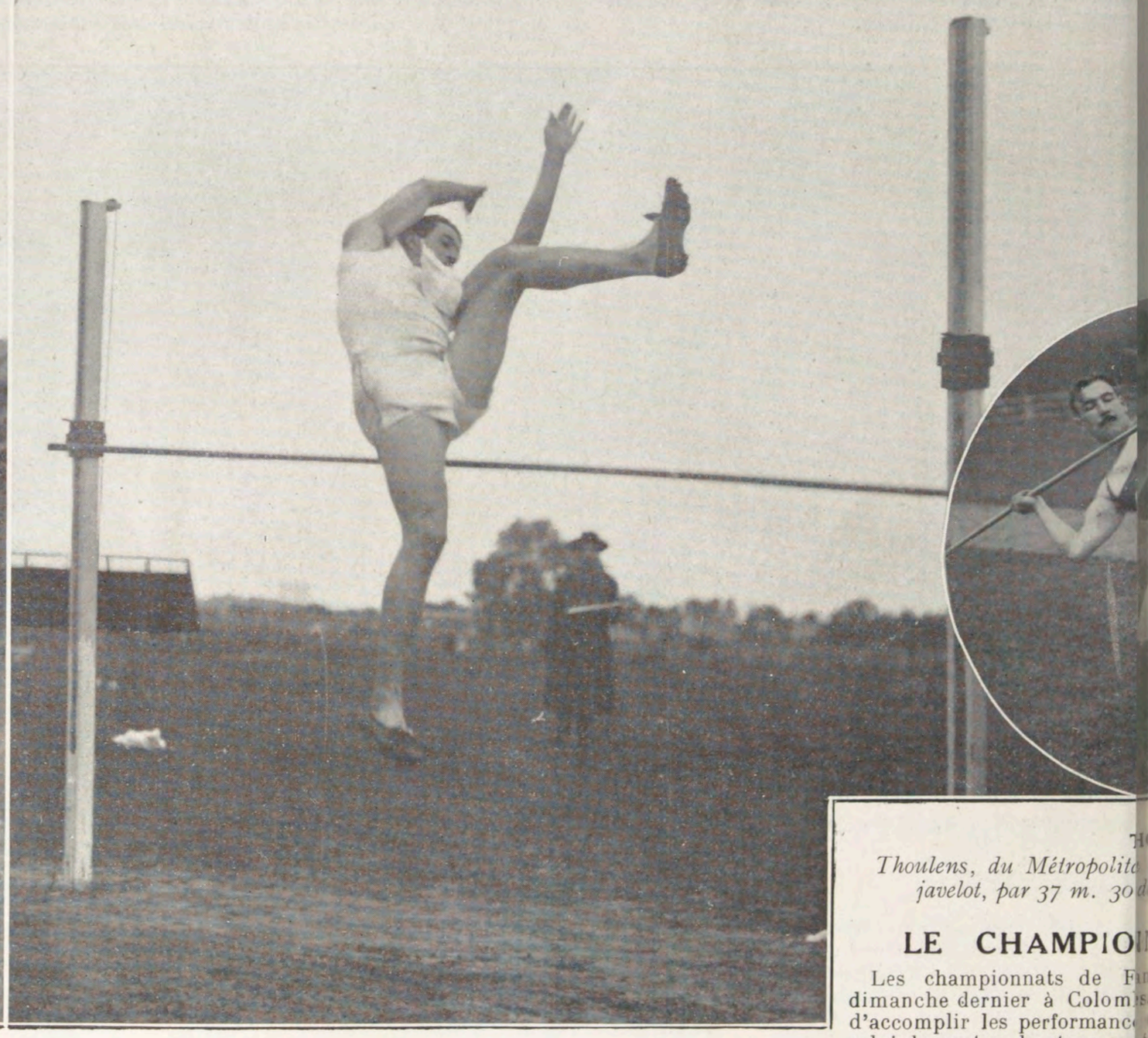
L'ARRIVÉE DU 400 MÈTRES

Le championnat de France de 400 mètres est revenu à Devaux, de Chaumont, en 51 s. 2/10, devant Braissant, à 1 mètre, Schurrer, etc.

André

L'ARRIVÉE

Le 200 mètres a été gagné par le Bordelais Fres... mètres; André était 3e à 25...



TISON

Tison a remporté les championnats du poids (12 m. 85) et du disque (38 m. 81). — En médaillon, Massot gagne les 5.000 m. en 15 m. 43 s. 4/5.

ANDRÉ

L'athlète complet, le prodigieux André, s'est attribué les championnats de 110 m. haies (16 s. 4/10), 400 m. haies (58 s.), saut en hauteur sans élan (1 m. 50), avec élan (1 m. 80) et 400 m. par relais.

Thoulens, du Métropolita... javelot, par 37 m. 30 d...

LE CHAMPIO...

Les championnats de Fr... dimanche dernier à Colomi... d'accomplir les performanc... celui du saut en hauteur sa... concours avec 1 m. 53. Le m... de la journée, s'attribuant c... celui du 400 mètres par re... en gagna 8, le Stade Bordela... delais, le Stade Chaumontais...

Jacquet Parenteau Hardy

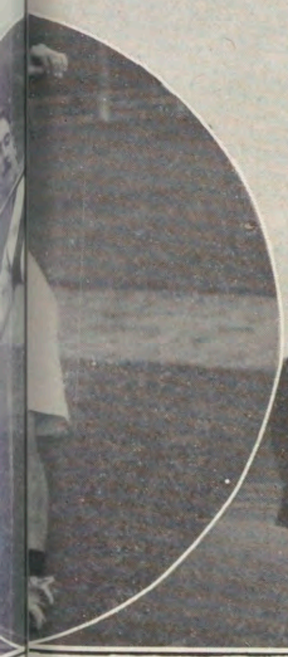
MÈTRES

22 s. 6. Il précédait Reinhardt de 75 centi-
devant Jacquet et Hardy.

Hardy Mourlon Lelong Parenteau

L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES

Parenteau, du Stade Bordelais, s'est adjugé le championnat du 100 mètres, comme celui du 200. Il couvrit les 100 m. en 11 s. 2/10.



ampion du lancement du
sninski (36 m. 63).

DE FRANCE

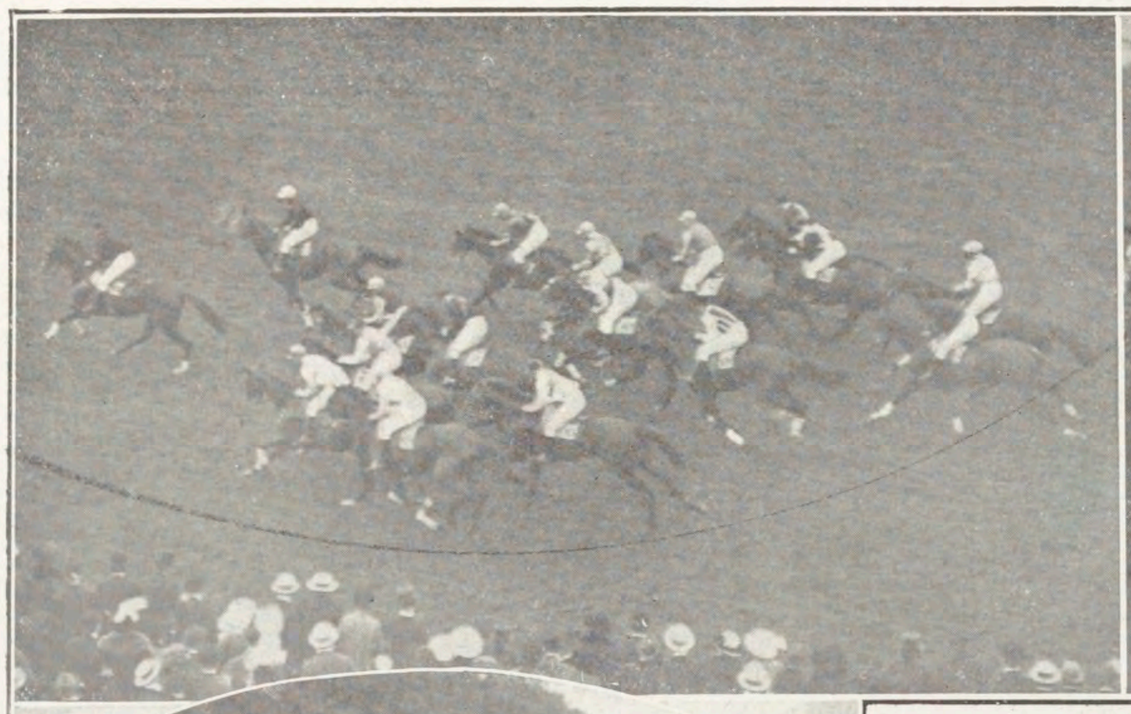
létisme se sont disputés
e empêcha les concurrents
Un seul record fut battu,
André, dans un essai hors
fut le grand triomphateur
pionnats et participant à
s 18 épreuves, le R. C. F.
C. 2, le M. C., le S. A. Bor-
G. et l'A. S. F. un chacun.

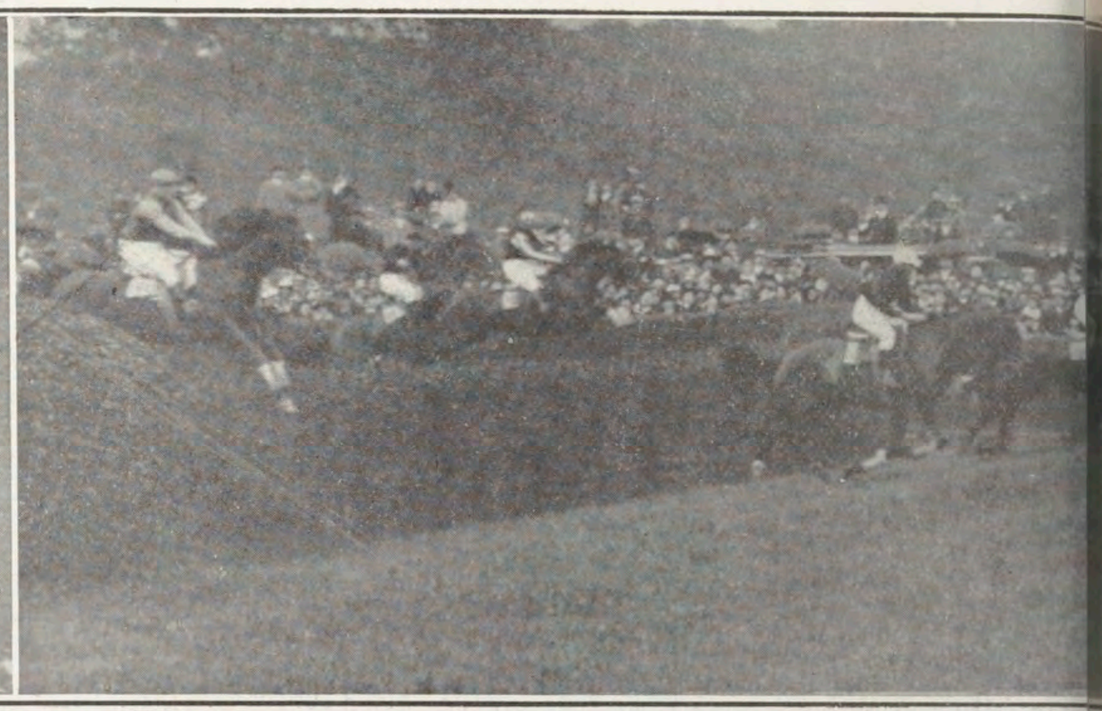
GONDER

Gonder, le vétéran du saut à la perche, qui fut champion du monde, s'attribua le championnat de France en franchissant 3 m. 45, devant Franquenelle (3 m. 35). Il ne chercha pas à améliorer son saut, ayant triomphé aisément.

DJEBELLA

Le Français Ahmed Djebella 1er en 2 h. 46 m. 50 s. 4/5 du Marathon annuel du Sporting Life, *à Londres. — En médaillon, Keyser, vainqueur du 1.500 m.*





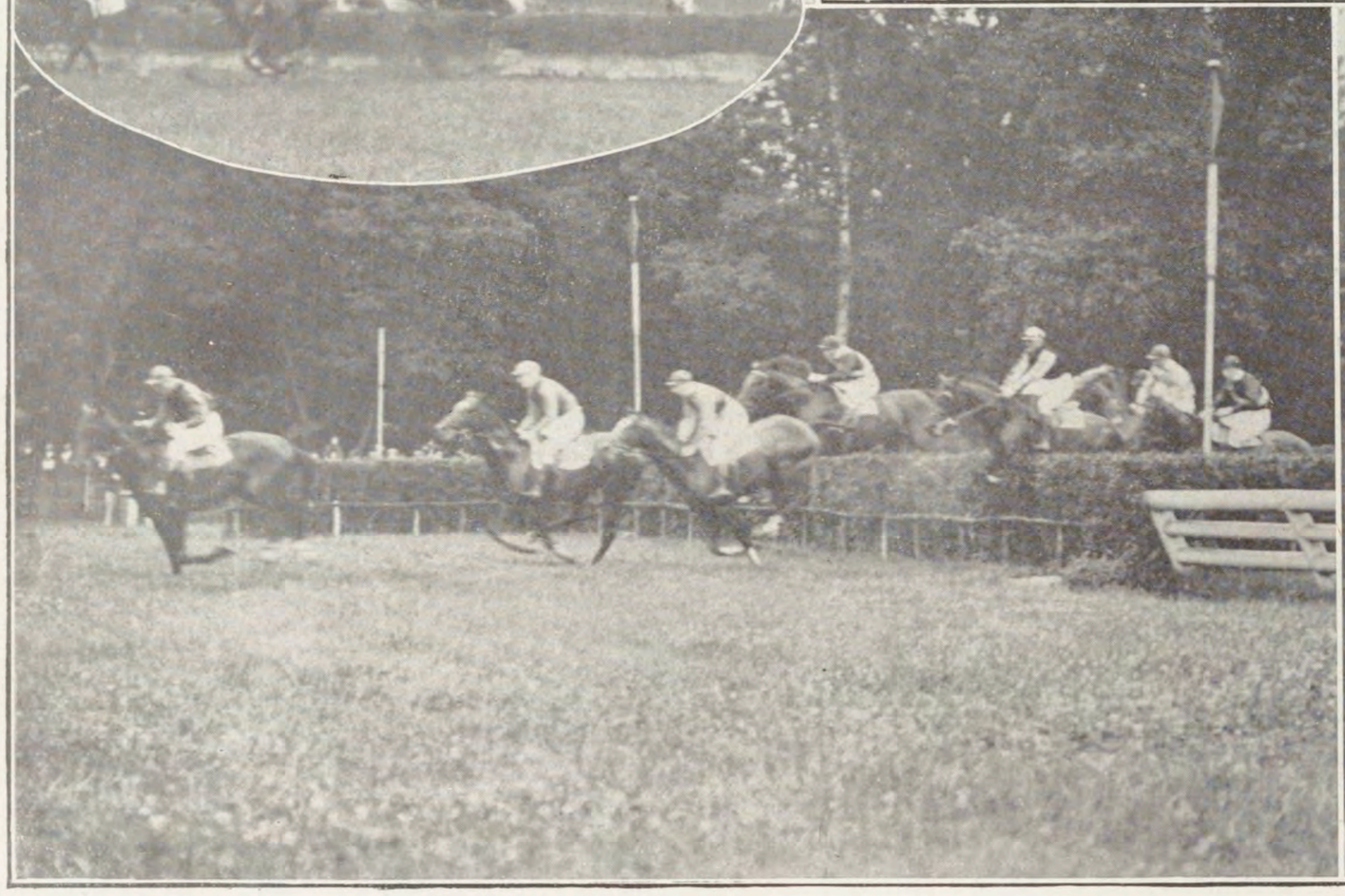
Ultimatum Clitias Aveyron Make Haste

LE DÉPART

17 concurrents prirent le départ.

LE PREMIER SAUT DE LA RIVIÈRE

Au premier saut de la rivière, Make Haste II, Marteau II, Aveyron précédaient Clitias, Le Systémier, Nemrod, Sauveur, Balscadden et Lord Loris étaient...



Marteau II Ultimatum Le Systémier Nectar III Clitias Lord Loris

LA HAIE DU BROOK

Montagnard culbutait au second saut de la rivière des tribunes que Clitias et Ultimatum abordaient ensemble ; à la haie du brook, Marteau II, Ultimatum, Le Systémier et Clitias étaient en tête. Le Potache était sérieusement distancé.

De g. à d. : Marteau II, Le Systémier, Ultimatum

LE SAUT DE LA RIVIÈRE

La course se dessinait au huit. Le Systémier survenait suivi bientôt de Lord Loris. Marteau II était toujours

LORD LORIS ET O...

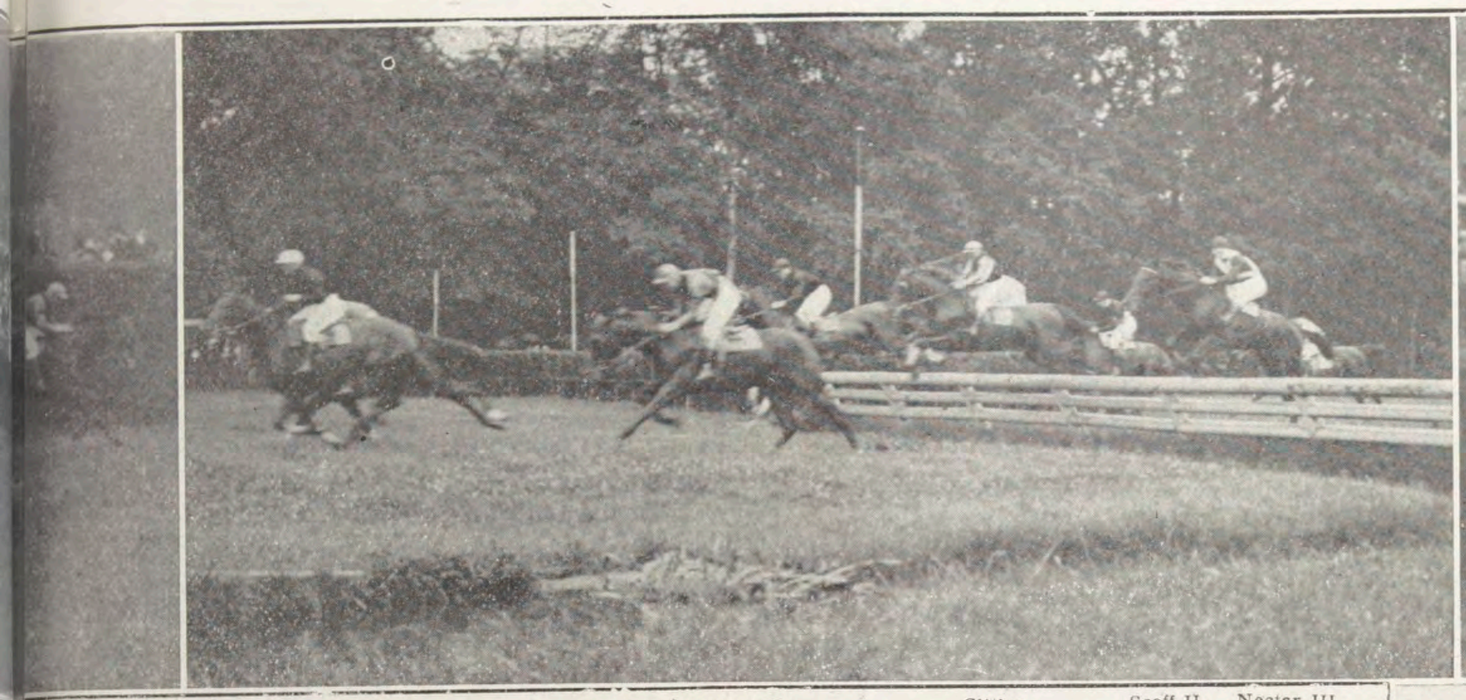
Lord Loris qui a rem... et de Lady Lilly. Il a... dimanche dernier...

LORD LORIS GAGNE

Cette journée du Grand Steeple-Chase, généralement si brillante, a été cette année gâtée par la pluie, et vraiment c'est grand dommage. Il y avait les éléments d'un succès considérable, et d'ailleurs, en dépit du temps, la course a été magnifique. Elle a réuni dix-sept partants, chiffre qui n'avait pas été atteint depuis vingt-cinq ans. Il n'y en avait eu que douze l'année dernière et treize en 1912. Pour en trouver dix-huit, ce qui est le record, il faut remonter en 1885, et encore convient-il de rappeler que la course, à cette époque, était un handicap.

Le gagnant Lord Loris était, avec Scoff II, Ultimatum et Ex Abrupto un des concurrents en vue. Scoff II l'avait battu très catégoriquement au mois de mars dans le Prix Murat, mais sur 4.500 mètres. Il n'y a pas lieu de s'étonner que, sur 6.500 mètres, le résultat ait été différent. Son succès d'ailleurs, en dehors de l'allongement de la distance, tient à bien des causes : il était dans une condition merveilleuse et Alec Carter l'a monté, comme il sait monter dans ces grandes occasions, avec un tact et un à propos remarquables. A force de patience, son entraîneur Batchelor, qu'on ne saurait trop louer, a fini par amender le caractère incertain qui l'a si longtemps paralysé, et le voilà qui, à l'âge de six ans, se montre enfin sous son vrai jour. Clitias, préparé par Lawrence avec cette science et cette patience qu'il a eues avec Grosse Mère et Burgrave, fit une course magnifique. Il aurait menacé très sérieusement Lord Loris, si son jockey l'avait mieux placé entre le huit et l'entrée de la ligne droite. Marteau II, dont la préparation fait également grand honneur à son excellent entraîneur Meyer, répète la course qu'il a faite derrière Ultimatum dans le Grand Steeple-Chase de l'année dernière. Il finit, grâce aux dix livres qu'il en reçoit, devant Ultimatum, et celui-ci fournit lui-même, sous son très gros poids, une très belle course. En signalant la course très honorable de Balscadden, celle meilleure encore de Le Systémier, et l'accident qui a arrêté Ex Abrupto, j'aurai dit, je crois, tout ce qu'il importe de dire. M. Jame Hennessy qui avait gagné la grande course de haies d'Auteuil, et les deux grandes épreuves de Nice n'avait pas encore gagné le Grand Steeple-Chase. C'est un succès qui lui revenait pour ainsi dire de droit, et si quelque chose devait nous étonner, c'est qu'il ne l'ait pas gagné plus tôt.

Dans le domaine des courses plates, il n'y a eu dans la période qui s'est écoulée du Derby au Grand Steeple-Chase, qu'un seul résultat un peu saillant et qui mérite une mention. Je ne parle bien entendu que de courses courues en France car pour celles d'Ascot, c'est tout autre chose : elles ont été brillantes comme toujours, et intéressantes au premier chef, même au point de vue purement français. Je dirai tout à l'heure par quels points, mais auparavant je dois signaler le résultat en question qui est celui du Prix Verdun, une course de 1.400 mètres, courue à Maisons et gagnée par Pueblito. Ce n'est pas la première fois que Pueblito bat Mont d'Or, et ce n'est pas le fait même de l'avoir battu qui peut offrir un intérêt particulier. Ce qui a paru nouveau, c'est la manière. Pueblito a été aussi vite que Mont d'Or dès le début et il le domina lui et tous les autres : Rivista, Amilcar, Lathyrus, depuis le départ jusqu'à la fin. On a eu même l'impression bien nette qu'il aurait gagné tout aussi bien sur 2.000 mètres que sur 1.400. Voilà l'apparence. Il rehausse singulièrement la valeur du fils de Prestige qui devient du coup un des bons chevaux de l'année. Quelle est la réalité ? La suite seule nous le dira. Un de nos confrères ayant constaté signalé l'état d'excitation anormale où se trouvait Pueblito à sa sortie sur la piste, son propriétaire s'est jugé offensé. Je n'ai certes pas qualité pour juger cette querelle, mais elle soulève pourtant une question d'ordre général dont il m'est permis de dire un mot. En fait, pas un soupçon n'a effleu...



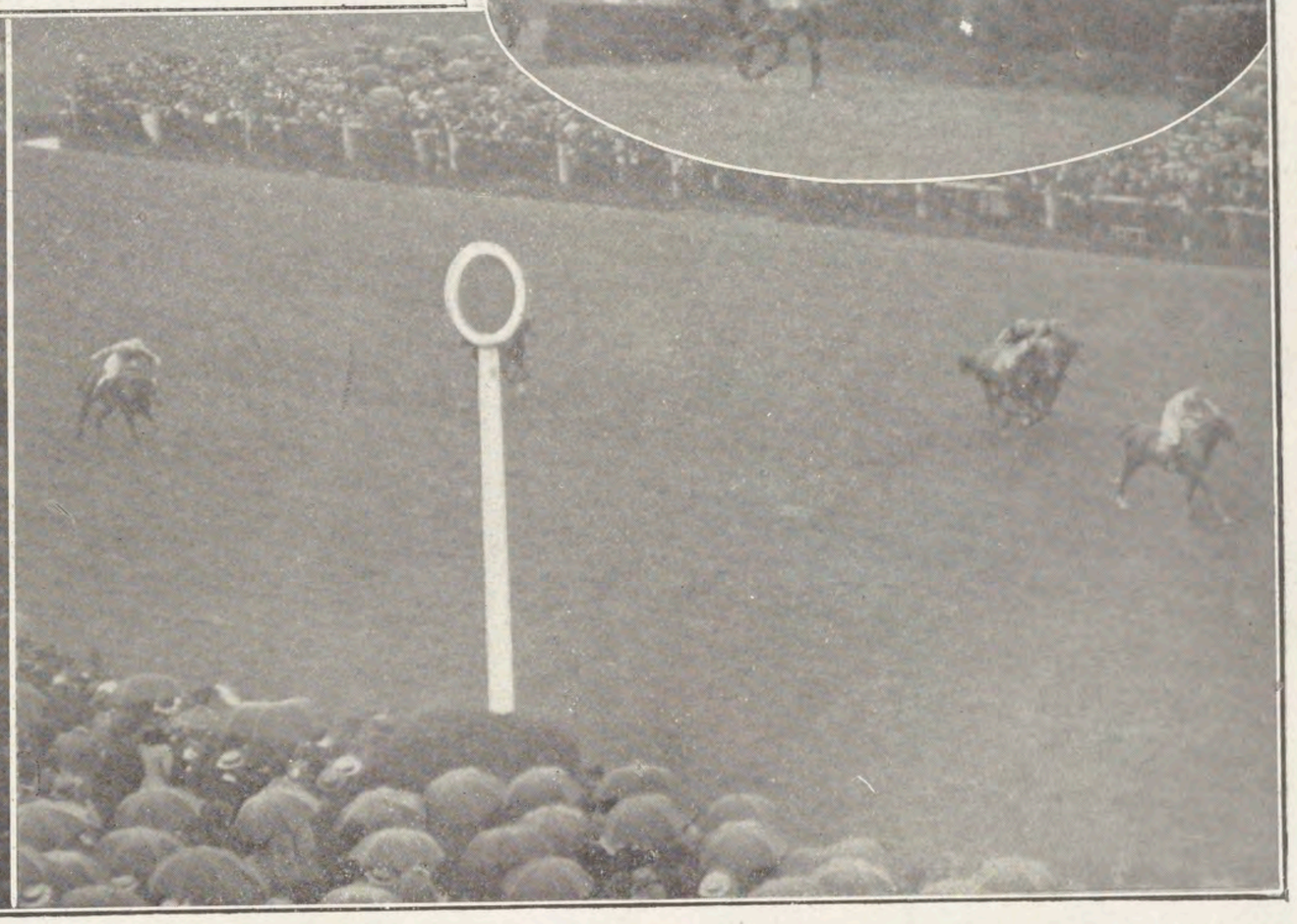
Marteau II Aveyron Marteau II Clitias Scoff II Nectar III

LES CONCURRENTS AU BROOK

Au brook, aucun changement; au mur en pierres (en médaillon à gauche), Marteau II sautait le 1er. A droite : le second saut de la rivière.

TRIBUNES

matum, Clive du peloton.



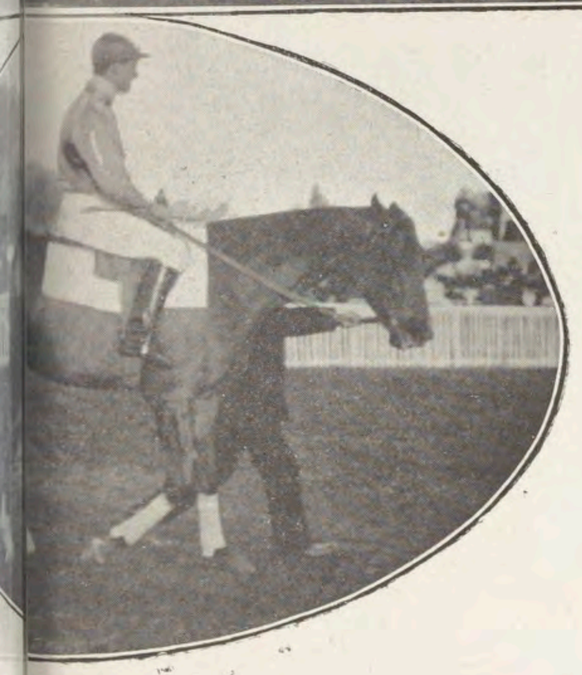
Lord Loris, Clitias, Scoff II. Balscadden Scoff II Clitias Marteau II Lord Loris

DU HUIT

en tête. Après le huit, Ex Abrupto et Nectar disparaissaient.

L'ARRIVÉE DU GRAND STEEPLE (150.000 fr. 6.500 m). AUTEUIL LE 21 JUIN

A l'avant-dernier tournant, Scoff II et Lord Loris se rapprochaient, Marteau II sautait seul en tête le bull finch (en médaillon à droite). Après la dernière haie, Lord Loris prenait l'avantage et gagnait de 3 longueurs, devant Clitias. Marteau II était troisième.



JOCKEY A. CARTER

Grand Steeple-Chase est un fils de Rabelais nt à M. James Hennessy. Il était monté jockey habituel A. Carter.

LE GRAND-STEEPLE

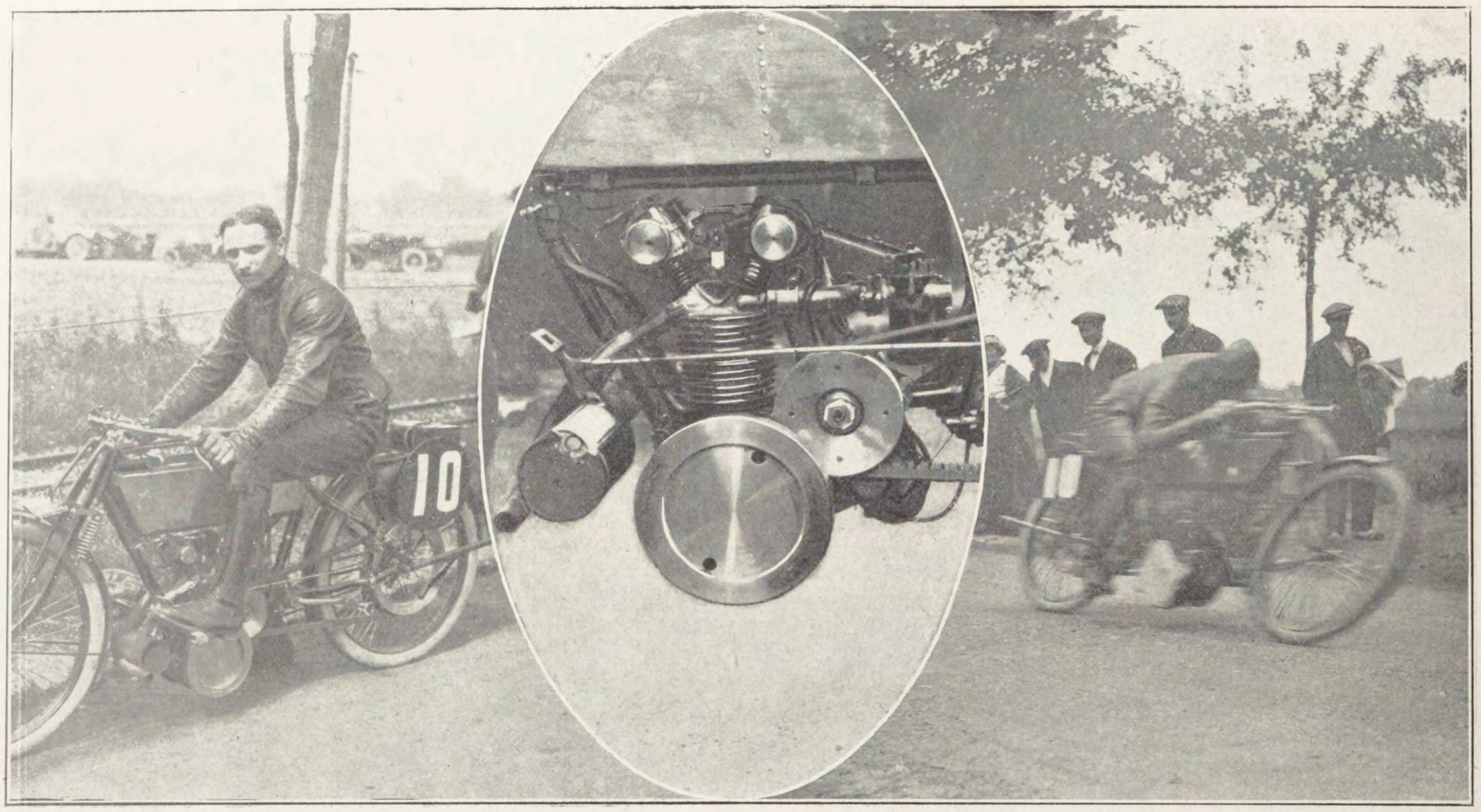
M. Jean Stern dont la parfaite correction n'a été mise en doute par personne. C'est un excellent sportsman qui mérite de gagner des courses, et dont les succès sont accueillis avec une sympathie toute particulière. Mais sa personnalité mise à part, la question se pose ainsi : un journaliste, mis en présence d'un cheval qui a toutes les apparences d'un cheval dopé, a-t-il le devoir de fermer les yeux et de taire ce qu'il croit être la vérité, et s'il le dit, s'en suit-il que le propriétaire se trouve atteint. Notre confrère, en l'espèce, n'a fait que constater un fait apparent, et dire tout haut ce que la majorité des spectateurs ne s'était pas fait faute de dire tout bas. Mais le propriétaire était hors de cause. Les Sociétés de Courses, lors du procès relatif au distancement de Bonbon Rose, ont fait plaider qu'un distancement pour cause de doping était une simple affaire d'ordre intérieur, au même titre qu'un distancement motivé par une bousculade, que son propriétaire n'avait pas à s'en émouvoir davantage, son honorabilité n'en recevant pas la plus légère atteinte. Le principe posé par les Sociétés a été admis par le tribunal en question.

A Ascot, le gros événement au point de vue français a été le départ de Brûleur dans le Gold Cup. Nous jouons de lheur depuis quelques années, dans ce Gold Cup où nous avons connu de si beaux succès. Nous l'avons gné avec Gladiateur (1866), Boïard (1874), Verneuil (1878), Elf (1898), Maximum (1903). Ces noms y figurent à é des Doncaster, Isamny, Robert The Devill, Foxall, Tristan. Saint Simon, Saint Gatien, La Flèche glass, Persimmon, Cyllene, Bayardo, Prince Palatine. Rien de plus brillant que ce palmarès du Gold Cup. La satisfaction n'est pas mince de voir une demi-douzaine de chevaux français figurer en aussi illustre comgnie. Elle nous a consolé longtemps de nos déboires dans le Derby. Mais depuis quelques années, un mauvais sort s'attache à toutes nos tentatives. Nous avons échoué en 1912 avec Basse Pointe et Combourg, et l'année dernière avec Prédicateur dont la défaite nous a été particulièrement sensible. Encore, avons-nous eu la consolation, ces deux années-là, d'être battus par un cheval d'une qualité exceptionnelle, Prince Palatine.

Mais cette fois, Alippo, Willbreck et Junior qui finissent devant Brûleur, ne sont que d'honnêtes chevaux de Handicap. Nous avons grand besoin de croire que ce n'est pas notre Brûleur du Grand Prix qui s'est trouvé là, et de fait je ne crois pas que nous ayons revu cette année en aucune occasion le Brûleur de l'été dernier. Souvenons-nous des accrocs qui ont retardé sa rentrée et qui l'ont empêché de disputer le prix du Cadran et de sa défaite au Tremblay par Ecouen qu'il avait battu l'année dernière. Nous ne savons pas en somme ce que vaut sa victoire sur Dagor dans le prix de Rochelle, puisque nous ignorons absolument ce que vaut Dagor lui-même sur 4400 mètres.

Le même jour M. Deutsch de la Meurthe a échoué avec Higly dans les All Aged Stakes, qui ont été gagnées par Hornet's Beauty. La pouliche n'a pu figurer. Mais les écuries françaises ont un petit dédommagement. Armand au vicomte de Fontarce a gagné les Granville Stakes et Champgoubert, un deux ans appartenant à M. Deutsch de la Meurthe, s'est placé deuxième dans les Fern Hill Stakes. Cette performanct est tout particulièrement intéressante pour nous, car le lo comprenait quelques-uns des meilleurs deux ans anglais.

STUART.

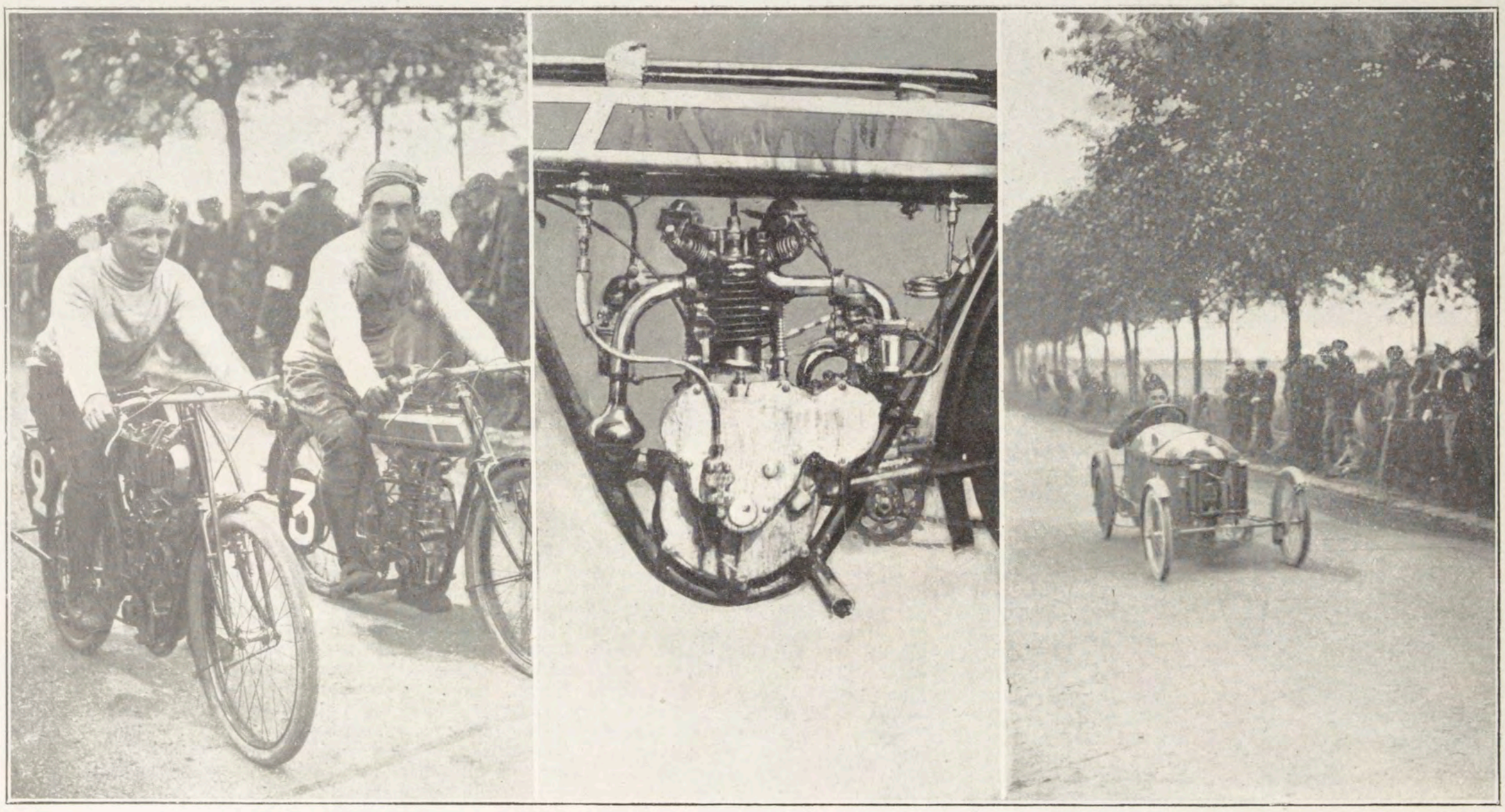


PÉAN SUR SA PEUGEOT

Le 14 juin, à Achères, au cours de la journée des records motocyclistes, Péan, sur sa Peugeot *de 500 cmc., a battu tous les records de sa catégorie, réalisant la plus forte moyenne de la journée.*

PÉAN EN VITESSE

Péan, sur sa motocyclette Peugeot *de 500 cmc., a couvert le kilomètre lancé en 29 s. 2/5, soit à la moyenne fantastique de 122 km. 448 à l'heure. Au milieu : le moteur* Peugeot *500 cmc.*



LES SUCCÈS D'ALCYON A ACHÈRES

Les motocyclettes Alcyon *se sont attribué tous les records, à Achères, dans les catégories 250 et 350 cmc. Sur notre photographie, à gauche : Vulliamy sur son* Armor *; à droite : Lehman sur son* Alcyon. *Le document du milieu représente le moteur de l'*Alcyon *de 250 cmc.*

LA BEDELIA DE BONVILLE

Bonville et Bourbeau sur leur Bédélia *(*pneus Dunlop*), s'adjugèrent tous les records pour cyclecars de 759 cmc., et 1.100 cmc.*

LES NOUVEAUX RECORDS MOTOCYCLISTES

Grâce aux efforts dévoués de l'Autocycle Club de France, les fervents de la motocyclette et du cyclecar ont pu assister l'autre dimanche, à Achères, à une belle journée de sport. Les épreuves disputées furent au nombre de quatre : kilomètre départ arrêté, kilomètre départ lancé, mille départ arrêté, mille départ lancé. La plus forte moyenne de la journée fut faite par Péan qui, sur sa Peugeot de 500 cmc., atteignit, dans le kilomètre lancé, la moyenne de 122 km. 448 à l'heure. Les motocyclettes Alcyon, dans la catégorie de 250 et 350 cmc., ne s'attribuèrent pas moins de six records. Vulliamy, sur son Armor de 250 cmc., établit les records du mille lancé et arrêté.

Quant au cyclecar Bédélia, il triompha sur toute la ligne dans sa catégorie.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

CYCLISME

JEUDI 18 JUIN. — Buffalo. — Oscar Egg bat le record de l'heure sans entraineur, en couvrant 44 km. 247 m. (ancien record : Marcel Berthet, 43 km. 775 m.) Oscar Egg, qui se trouve dans une forme excellente, avait battu la veille le record du kilomètre lancé 1 m. 26 s, 2/5 (ancien record Dupré).

ATHLÉTISME

DIMANCHE 21 JUIN. — Colombes. — Championnats de France amateurs de l'U.S.F.S.A :

100 mètres, plat : 1. Parenteau (Stade Bordelais).
200 mètres, plat : 1. Parenteau (Stade Bordelais).
400 mètres, plat ; 1. Devaux (S. Chalon).
800 mètres, plat : 1. Dantigny (A.S.F.).
1.500 mètres, plat : 1. Keyser (R.C.F.).
5.000 mètres, plat : 1. Massot (C.A.S.G.).
110 mètres, haies : 1. André (R.C.F.).
400 mètres, haies : 1. André (R. C. F.).
Saut en longueur avec élan : 1. Campana (R.C.F.)
Saut en hauteur sans élan : 1. André (R.C.F.).

Après le concours, André saute 1 m. 53 (record de France).

Saut en hauteur avec élan : 1. André (R.C.F.).
Saut en longueur sans élan : 1. Estang (Stade Bordelais), 3 m, 18 1/2.
Perche : 1. Gonder (S.A. Bordeaux-Talence), 3 m. 45.
Poids : 1. Tison (P.U.C.), 12 m. 85.
Disque : 1. Tison (P.U.C.), 38 m. 68.
Javelot : 1. Thoubhans (Métro Club), 37 m. 30.
400 mètres, relais : 1. Racing, 44" 2/5.
1 600 mètres relais : 1. Racing Club de France (Chevalier, Tenon, Néel, Person).

BOXE

MERCREDI 17 JUIN. — Wonderland. — Badoud (Suisse) bat Demlen (Belge) aux points au vingtième round.

A partir du 14e round Badoud attaque continuellement son adversaire qui se défend merveilleusement.

TIR

MARDI 16 JUIN. — Réunion de la Société l'*Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : de Montcabrier, Petrocochino (3), Commandant Faure (2).

Sur 300 balles échangées, 204 ont touché les adversaires en présence.

HIPPISME

SAMEDI 20 JUIN. — Saint-Ouen. — *Poule d'Essai de trois ans* (20.000 francs, 2.500 mètres) : 1. Montagnan (A. Carter), à M. James Hennessy ; 2. M. le Sénateur ; 3. Mince Pie. — P. M. : gag. 25 francs ; pl., 14 fr. 50, 28 francs, 18 fr. 50.

DIMANCHE 21 JUIN. — Auteuil. — *Grand Steeple Chase de Paris* (150.000 francs, 6.500 mètres) : 1. Lord Loris (A. Carter), à M. James Hennessy ; 2. Clitias ; 3. Marteau II. — P. M. : gag., 50 fr. 50 ; pl., 29 francs, 48 fr. 50, 63 francs.

Après le bull-finch, Marteau II, Lord Loris, Scoff, Clitias, Balscadden, Ultimatum étaient les premiers ; à la dernière haie, Lord Loris prenait l'avantage et gagnait de 3 longueurs ; le 3e à une courte encolure ; le 4e à 2 longueurs.

Sur 17 concurrents ayant pris part à la course six n'ont pas fini le parcours et deux sont tombés.

Sporstmen, avant de partir en vacances, abonnez-vous à la *Vie au Grand Air*

1° Pour recevoir votre journal favori partout où vous résiderez.

2° Pour réaliser une économie de 5 fr. 50 sur l'achat au numéro.

3° Pour bénéficier de nombreux avantages gratuits, parmi lesquels nous citerons :

Une police gratuite d'assurance contre les accidents de sports

Garantie de 10.000 fr. en cas de décès ; 10.000 fr. en cas d'incapacité totale de travail ; 5 francs par jour en cas de suspension momentanée de travail.

Tout abonné de la Vie au Grand Air *a droit, en outre, à nombre d'autres avantages ainsi qu'à des*

PRIMES GRATUITES

à choisir : Bijoux, Parfums, Liqueurs, Bonbons, Gravures, etc., etc.

On trouve la liste complète de ces primes et avantages dans le

CARNET MULTIPRIMES

que tout abonné de la *Vie au Grand Air reçoit sur demande accompagnée de 0 fr. 50 pour frais divers*

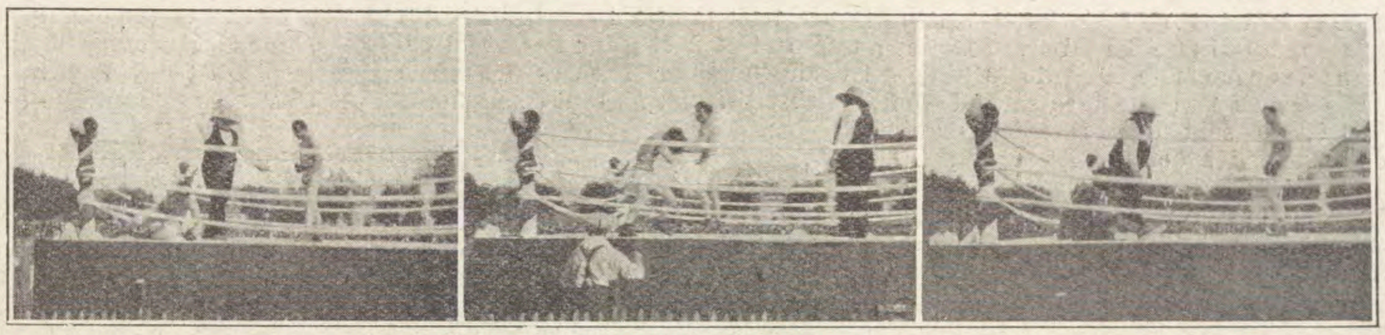
On s'abonne à la *Vie au Grand Air* (28 fr. par an), chez tous les libraires et à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris.

LES FAITS DE LA SEMAINE

Guénot, sur sa bicyclette Alcyon, *a remporté la course cycliste Paris-Nancy (320 km.) en 10 h. 33, le 7 juin.*

La Coupe d'Or d'Ascot (87.500 fr. et une coupe de 12.500 fr.), disputée le 18 juin à Ascot, a été gagnée par Aleppo à M. Fairie (Foy) devant Willbrook. Sur notre document pris au tournant : Aleppo est en seconde position.

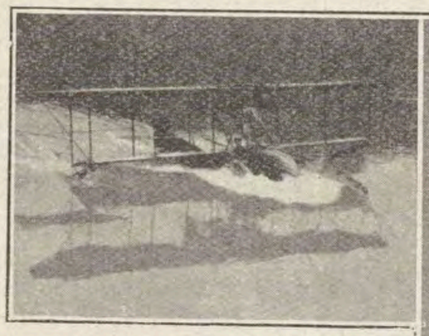
Le commandant Julien Félix, qui s'est tué en tombant de 20 mètres de haut, à Chartres.



Le 14 juin, à Béziers, se déroula en plein air, une importante séance de boxe. Thomas triompha de Marcot.

Ledoux battit Armanet par knock-out au cinquième round, après avoir mis son adversaire plusieurs fois à terre.

Quant à Carpentier, opposé au nègre Robinson, il en triompha par knock-out, au premier round.



Le biplan Sperry Curtiss à stabilisation automatique, a fait des essais concluants à Bezons.

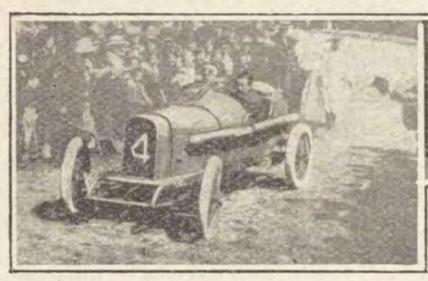
L'excellent aviateur suisse Marcel Lugrin, à bord de son Farman-Gnôme, *a fait un magnifique raid, volant avec un passager, d'Etampes à Lausanne, en un jour.*

Mlle Lenglen a remporté de nouveaux lauriers au tournoi de tennis de Lille.

Le Ct belge Delvoie qui, au concours hippique de Londres, a pris la première place.

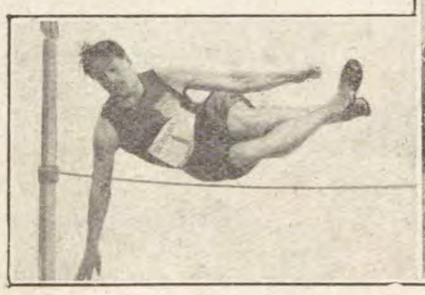
Le départ des pilotes français du Groupe des Aviateurs prenant part au meeting de Vienne. De g. à d. : Gilbert, Bielovucic, Audemars, Chevilliard et Garros.

Hans Schaaf, qui fut passager de Verrier, le champion du Farman-Gnôme, *de Dusseldorf à Paris.*



Lee Guines, sur sa voiture munie de pneus Dunlop, *a remporté le tourist trophy de l'île de Man.*

Le 6e Tour d'Italie, la grande épreuve cycliste de 3.714 km., a été gagnée par Calzolari (×).



Un saut de Maltête, le vainqueur du Concours de l'Athlète complet à Toulouse.

Le 19 juin, a été inaugurée sur la route de Nonancourt, une pierre tumulaire, à la mémoire de Zucarelli.

Le concours de l'Athlète complet, à Toulouse. De g. à d. : Juppé, Maltête, Villé.

LES ORIGINES DU PISTOLET ET DU REVOLVER

PAR LE COMMANDANT FERRUS

La librairie Pierre Lafitte et Cie vient de faire paraître un très intéressant volume intitulé « Le Tir », par le commandant Ferrus, le capitaine Claudot, le marquis de Créqui-Montfort, P. Gastine-Renette, P. Manoury, Menessier et G. le Roy. Nous sommes heureux de publier l'extrait suivant, du au commandant Ferrus, le technicien bien connu de nos lecteurs.

L'ORIGINE et l'histoire des pistolets sont beaucoup moins bien connues que celles des autres armes à feu et l'on n'est pas encore parvenu à tomber d'accord sur la date de leur première apparition. Il ne semble pas qu'il ait jamais existé de véritables pistolets à mèche, mais seulement des canons à main ou des arquebuses de faible longueur et de forme variable qu'employaient parfois les cavaliers et qui nécessitaient l'usage des deux mains. C'est dans cette catégorie qu'il convient de ranger les rares spécimens d'armes à mèche de très petite dimension qui existent dans quelques musées.

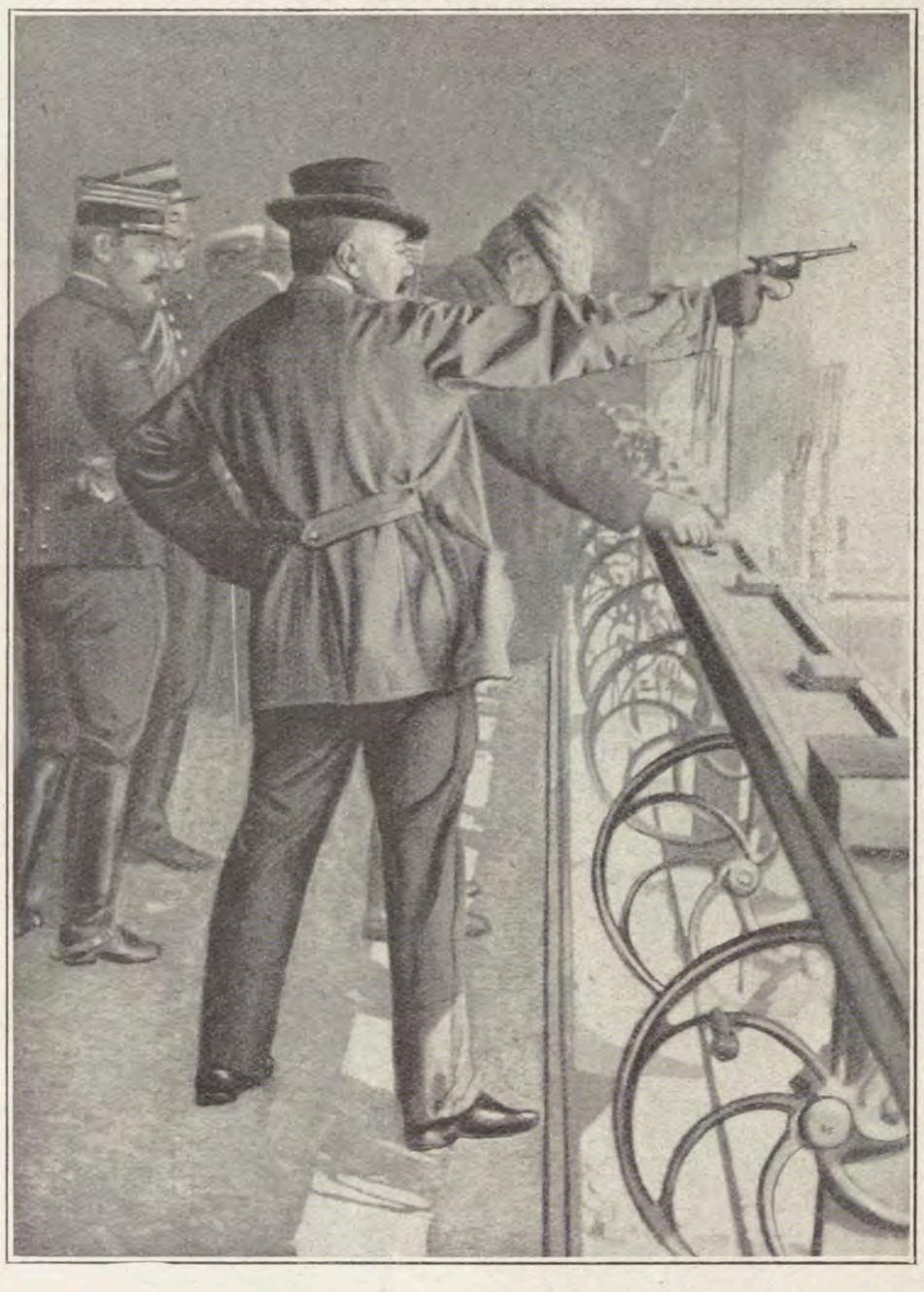
C'est ainsi qu'on ne peut guère regarder comme des pistolets les petits canons à mains ou *scopettes*, datant de la première moitié du XVe siècle, qui figurent au Musée d'artillerie sous les numéros 1 et 2 et qui ont respectivement des canons de 40 et de 18 centimètres de longueur. Il en est de même des *pétrinals* à mèche de la seconde moitié du XVIe siècle, portant les numéros 5 et 6, qui sont des armes se maniant à deux mains comme les scopettes. On ne peut, d'autre part, s'en rapporter aveuglément aux manuscrits de cette époque, car les manuscrits qui indiquent dès l'année 1334 l'existence des petites armes à feu désignées sous le nom de *Knallrœhre* (tubes fulminants) et *Schlüssel-büchsen* (boites à clef) paraissent antidatés d'un siècle au moins.

Tout au plus pourrait-on, avec Piobert, considérer comme les premières petites *armes à feu* de main, les *boîtes à canon* allongées qui semblent avoir été fabriquées vers 1364 à Perugia et qui avaient une palme de long (17 cm.5). Ce sont ces dernières armes que le livre de Xylander, par un lapsus au moins singulier, indique comme ayant été fabriquées au *Pérou*, « *mais*, ajoute l'auteur, *le fait n'est pas certain!* »

On a quelquefois essayé de faire remonter l'apparition des premiers pistolets à une arme à feu de petite dimension que l'on conserve au Musée historique de Dresde, sous le nom de *boîte du moine (Monchsbüchse)* et qui aurait appartenu à l'inventeur présumé de la poudre, le moine Berthold Schwarz (1290-1320).

De l'avis du capitaine saxon Schön, qui a décrit cette arme dans son histoire des armes à feu portatives, il est assez difficile de fixer l'époque à laquelle elle remonte, la simplicité de son mécanisme et les défectuosités de son fonctionnement lui assignant une ancienneté beaucoup plus grande que son système de mise de feu, précurseur de la platine à rouet. Doit-on en faire l'ancêtre des pistolets ? La chose est assez douteuse, étant donné, d'une part, que la caractéristique du pistolet est de pouvoir être employé avec une seule main, et que, d'autre part, l'arme que nous venons de décrire présente toutes les apparences d'un truquage exécuté après coup. Nous pensons donc qu'on doit la ranger avec les petits canons à main dont il a été question plus haut.

On voit que la question est singulièrement obscure. Il en est de même de l'étymologie du mot pistolet qui est extrêmement douteuse. Cependant, cette dénomination semble venir du nom de la ville de Pistoïa, en Italie, et elle aurait été donnée à l'arme qui nous occupe dans des conditions assez singulières.



LES ÉPREUVES AU REVOLVER A ROUEN

Le 21e Concours national et international de tir, s'est déroulé à Rouen du 26 mai au 15 juin. Il était doté de 200.000 francs de prix.

INVENTION DU PISTOLET

Le premier pistolet vraiment digne de ce nom paraît, en effet, avoir été inventé au commencement du XVIe siècle par un officier de cavalerie, Sébastien de Corbion, né au siècle précédent dans la seigneurie de Corbion, non loin de la ville de Bouillon.

La date de cette invention est du reste certainement antérieure à l'année 1520, car il existe au musée germanique un pistolet à rouet qui a été construit entre 1510 et 1520.

Sébastien de Corbion, étant capitaine de cavalerie à Sedan, construisit une petite arquebuse que l'on pouvait manier à cheval d'une seule main ; et comme il destinait cette arme à remplacer l'arme blanche dans le combat individuel, il lui donna le nom de *pistollet* qui servait auparavant à désigner une sorte de poignard fort employé à cette époque et dont la fabrication avait été un moment la spécialité de la ville de Pistoïa. Le nouvel engin ayant obtenu de suite un très grand succès, l'inventeur reçut lui-même comme sobriquet le nom de l'arme qu'il venait de créer et fut appelé depuis Capitaine *Pistollet*, nom qu'il transmit à sa descendance.

Il est tout naturel que le pistolet ait été l'œuvre d'un cavalier, car cette arme a dû naître du besoin éprouvé par l'homme de cheval de retrouver son antique supériorité sur le piéton, supériorité que l'introduction de l'arquebuse sur le champ de bataille avait singulièrement compromise. L'expérience avait bien vite montré, en effet, qu'on avait beau renforcer outre mesure l'épaisseur des armures, on n'arrivait point à mettre l'homme armé de toutes pièces à l'abri des balles lancées par « l'infâme salpêtre ». En revanche, on l'exposait à la terrible mésaventure de ces chevaliers italiens qui, démontés dans la mêlée et incapables de se relever sans aide, furent broyés avec des haches par une bande de bûcherons. Aussi, comprit-on bientôt que la meilleure réponse à faire à l'adoption des armes à feu par les vilains, était de mettre une autre arme à feu, courte et maniable celle-là, entre les mains des chevaliers et des nobles. On ne pouvait, en effet, songer à se servir à cheval d'une arme aussi lourde et aussi encombrante que l'arquebuse à mèche dont l'emploi nécessitait alors l'usage d'une fourchette de support, si même il n'exigeait point le concours de deux hommes. Il en résulta que le pistolet devint et resta pour longtemps l'arme des classes supérieures, et c'est ce qui explique pourquoi les premiers spécimens de cette arme conservés dans les musées européens (Musée d'artillerie, Tour de Londres, Musée de Dresde, etc.), offrent si souvent par leur fabrication soignée et leur luxueuse ornementation, un contraste frappant avec les massives arquebuses ou les mousquets grossiers qui formaient à la même époque l'armement des paysans et des roturiers.

LE REVOLVER

Le revolver est une arme beaucoup plus ancienne qu'on ne se le figure généralement. Il ne faut pas s'en étonner, car on a dû tout naturellement chercher de bonne heure à fabriquer des armes à plusieurs coups ; c'était en effet le meilleur moyen d'augmenter leur efficacité, d'éviter les lenteurs et les difficultés du chargement (surtout à cheval) et de parer à la production des ratés si fréquents avec les armes à rouet ou à silex. Dès la fin du XVIe siècles il existait des pitolets à 2 et 3 coups, et à la même époque 1584 on voit apparaître une arme que les Allemands appelèrent Drehlinh (manivelle) et qui n'est autre chose qu'un fusil-revolver.

Au XVIIe siècle on trouve un assez grand nombre de modèles de pistolets-revolvers, mais dans toutes ces armes il faut à chaque coup faire tourner avec le doigt le barillet chargé qu'un ressort maintient ensuite immobile, une des chambres étant placée dans le prolongement de l'âme. Il existe cependant dans un musée militaire anglais un revolver datant du règne de Charles Ier (1625-1649) et dans lequel la rotation du cylindre est produite par le mouvement du chien, invention que l'on attribue généralement au colonel américain Colt.

Mais si le revolver existait déjà à une époque fort ancienne, il ne rendit jamais de services sérieux, ni comme arme de guerre ni comme arme de défense personnelle, jusqu'au moment de l'invention des platines à percussion et surtout jusqu'à l'emploi des cartouches métalliques. C'est en effet cette dernière invention seule qui a permis d'isoler convenablement la mise de feu et de rendre facile et sûr le chargement des armes de cette espèce.

Diverses tentatives faites en Angleterre vers 1810 par l'Américain Collier et en France vers 1815 par l'armurier Lenormand pour produire des revolvers pratiques ne réussirent pas et ce ne fut que vers 1830 que le colonel Samuel Colt réussit à construire une arme fonctionnant convenablement : cette arme était formée par un faisceau de canons tournant autour d'un axe central ; elle avait une platine à percussion, mais était très lourde et très incommode.

COMMANDANT FERRUS.

MES COMBATS, par Jack Johnson.

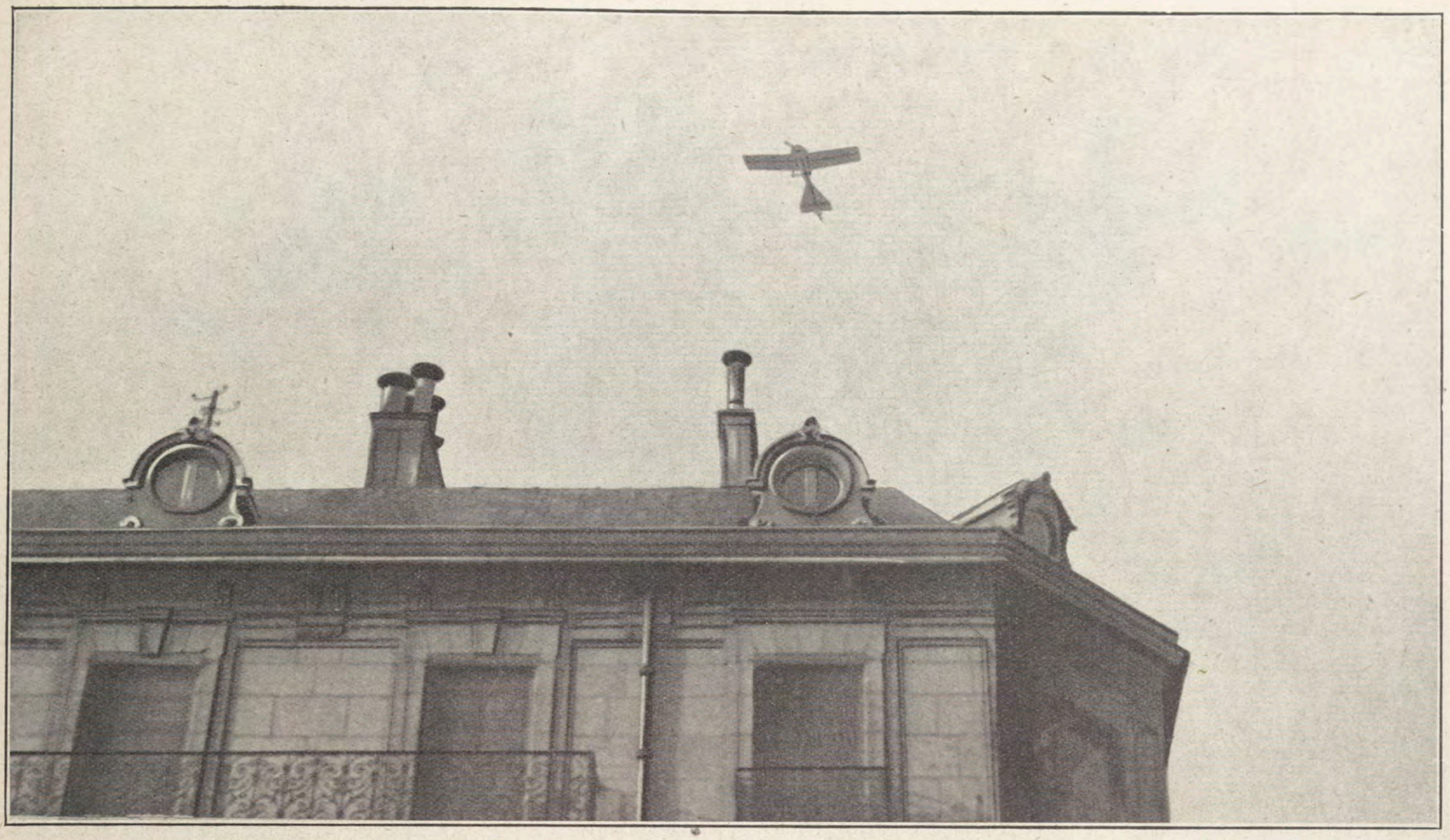
Avant le grand match Johnson-Moran, tous les amateurs de boxe liront avec un très vif intérêt le livre que Jack Johnson vient de publier chez Pierre Lafitte et Cie, intitulé : Mes combats. *Ils jugeront ainsi des grandes qualités du champion noir. (Cartonné : 1 fr. 50).*

LA BOXE, par les champions du ring.

Le guide le plus complet du boxeur a paru dans l'admirable collection Sports-Bibliothèque *: c'est* La Boxe, *par Jacques Mortane, auquel tous les champions du ring ont prêté leur collaboration. Historique, méthodes anglaise et américaine, combat de boxe, etc., tout s'y trouve traité longuement et définitivement. (Pierre Lafitte et Cie : broché 6 francs, cartonné 7 francs).*

---

1. Le volume : 6 francs. Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.



VIDART DANS PARIS-ROME

Pour ses débuts en course, René Vidart prenait la quatrième place dans Paris-Rome. Le vainqueur était André Beaumont, sur Blériot-Gnôme, *le second Roland Garros, sur* Blériot-Gnôme, *et le troisième Frey.*

Ma Carrière d'aviateur [1]

PAR RENÉ VIDART

Après cette douce émotion et ayant aperçu Legagneux manquant de rentrer dans les fils électriques qui vont de la Promenade des Anglais à la Jetée, je préférai prendre la direction de l'aérodrome. Quand, une demi-heure après, Legagneux et moi nous nous y retrouvâmes, nous ne pûmes nous empêcher de nous écrier :

— Dieu ! que d'absurdités avons-nous pu faire aujourd'hui et quelle chance nous avons eue !

Ma famille, à cette époque, passait ses hivers à Sainte-Maxime, dans le Var. Elle ne m'avait jamais vu voler ; aussi, un jour, sans prendre d'autres précautions que d'envoyer un de mes amis sur la route de la Corniche pour me faire porter secours en cas de besoin, j'effectuais tranquillement 80 kilomètres au-dessus de la mer. La moindre panne, j'étais perdu, car je n'avais pas même une ceinture de sauvetage. Quand mon camarade posté sur la Corniche me vit passer, j'étais, au-dessus de la pleine mer, gros comme un pigeon.

Vous voyez d'ici, amis lecteurs, l'émotion produite sur mes parents par mon arrivée. Je sentis par les lueurs de fierté qui passaient dans leurs yeux que la satisfaction de voir leur fils consacrer sa vie à la réalisation d'une des plus belles découvertes de l'humanité, effaçait, et de bien loin, toutes les stupidités que ce même fils avait faites précédemment.

Le lendemain, je survolais la contrée. J'en fus récompensé par l'enthousiasme que je trouvais à mon atterrissage de la part des populations si sympathiques du Midi.

Le jour suivant, je reprenais la direction de Nice par la voie des airs et, après un très bon parcours, je retrouvais M. Deperdussin qui me félicitait chaleureusement de mon raid tout en me reprochant mon imprudence. Je fus de retour au mois d'avril à Paris, après avoir continué mes vols sur la Côte d'Azur jusqu'au moment de mon départ et poussant souvent des pointes soit au large, soit dans la direction de Monte-Carlo que je survolais plusieurs fois.

CHAPITRE III

JE FINIS QUATRIÈME DANS PARIS-ROME

Dans la capitale, on ne parlait que des grandes courses qui se préparaient : Paris-Madrid, Paris-Rome, le Circuit Européen. Beaucoup traitaient d'insensées ces randonnées, de fous leurs organisateurs, et considéraient qu'avoir de telles conceptions c'était envoyer purement et simplement les aviateurs à la mort. Je n'avais jamais pensé pouvoir faire mon trou dans de semblables épreuves. J'étais pourtant décidé à tenter la chance, mais comme aucun appareil n'était prêt je ne pouvais espérer partir dans la première, Paris-Madrid, et je me contentai d'aller en voir le départ à Issy-les-Moulineaux.

A cette époque, un triste accident mettait en deuil la maison Deperdussin. Mon camarade Pierre-Marie Bournique faisait une chute mortelle avec son passager le lieutenant Dupuis. Aussi, quand je demandais à M. Deperdussin de m'engager pour Paris-Rome, il me refusait nettement, déclarant qu'il ne voulait pas me faire tuer et m'exposait tous les dangers que son esprit douloureusement frappé par l'accident relaté, forgeait pour cette course.

Mais je n'envisageais pas les choses de la même manière : les dangers, je m'en moquais et comme d'autres les risquaient, je ne voyais pas pourquoi moi j'aurais hésité. Grâce à des prodiges de persuasion et aussi en annonçant que coûte que coûte je courrais Paris-Rome puisque d'autres maisons me faisaient des offres, j'arrachais à M. Deperdussin l'autorisation de partir à condition que je vinsse de Reims à Buc par la voie des airs.

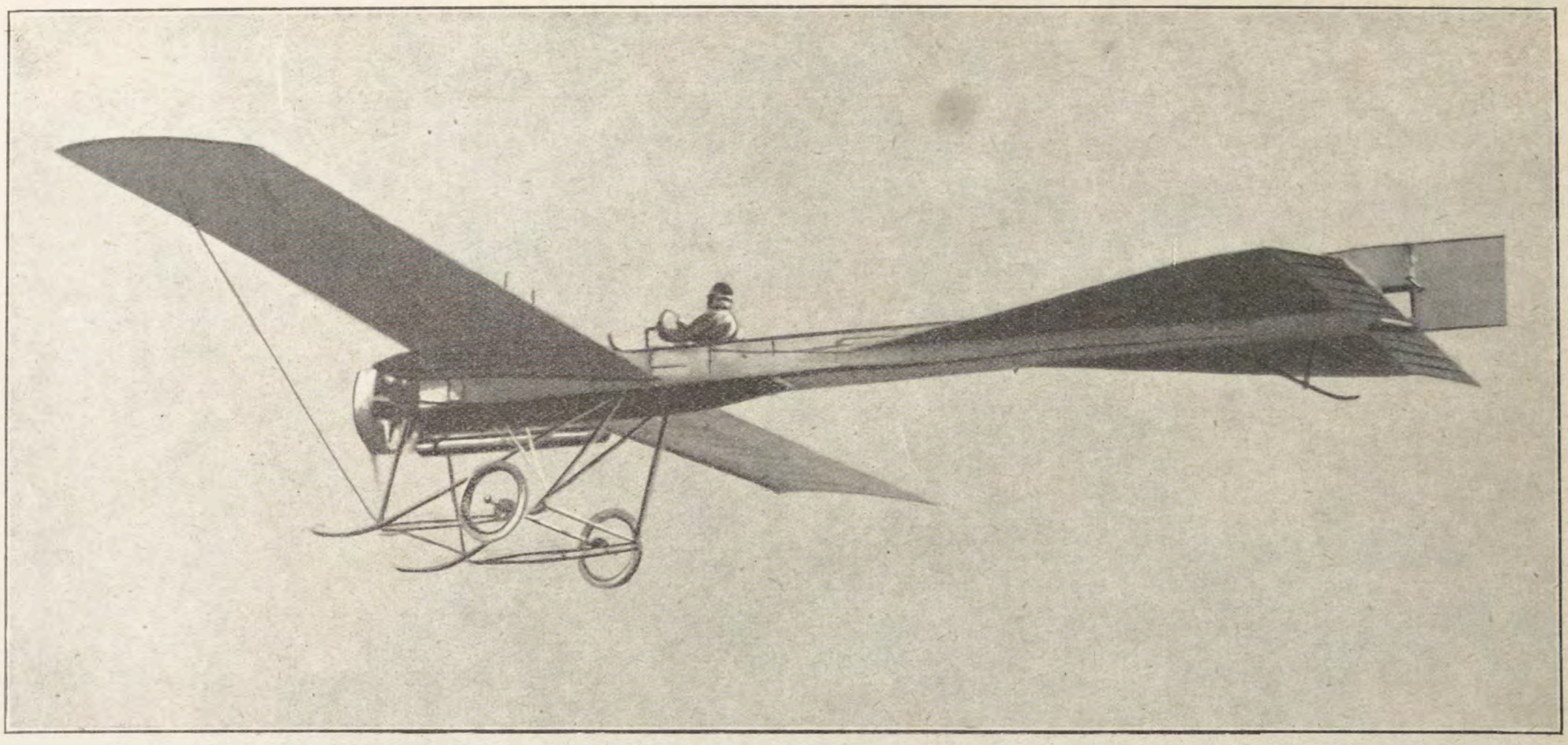
Pour mon départ, mon appareil était prêt, grâce à l'appui de Papa, ingénieur de la maison Deperdussin qui devint mon manager dans mes courses, ainsi qu'un de ses amis des Arts et Métiers, l'ingénieur Léon Besnard, qui, de retour des colonies et en congé en France, s'enthousiasma pour l'aviation et fut un des précieux collaborateurs de mes succès.

A Papa et à Besnard qui sont devenus rapidement mes amis les plus chers ainsi qu'à mes braves petits mécaniciens, entre autres Dehais et Germain Garde, je conserverai toujours une immense reconnaissance pour les soins affectueux qu'ils m'ont prodigués en course.

Le départ de la course avait lieu le dimanche 28 mai à Buc. Je quittais Reims le vendredi soir sur mon nouvel appareil dans lequel je mettais tous mes espoirs. J'atterrissais à Meaux à cause de la nuit et j'arrivais le lendemain matin à Buc, juste à l'heure que je m'étais fixée. M. Deperdussin, devant ce premier succès, reprit confiance et c'est peut-être moi à ce moment-là qui regardais la course avec les yeux les plus craintifs. C'était la première fois, en effet, que j'allais me heurter aux grands champions et je ne voyais pas d'un très bon œil l'issue de ce frottement.

Malgré tout, j'étais, le dimanche matin, frais et dispos, quand je sautais dans mon appareil.

(1). Voir les nos 820 et 821.



VIDART ARRIVÉ A LYON

Ce n'est qu'après toute une série d'incidents que René Vidart put terminer l'épreuve Paris-Rome et arriver à l'hippodrome du Parioli, s'assurant la quatrième place, malgré plusieurs accidents d'appareil.

Nous étions 12 en ligne qui devions partir ensemble au coup de canon et, fait bizarre, des 12 nous fûmes 4 à nous envoler ensemble les premiers et ces quatre-là sont les quatre qui arrivèrent à Rome.

Je m'élevai assez rapidement malgré ma charge d'essence, mais quand j'eus perdu de vue le terrain de Buc, je me dis :

« Mon vieux, il va falloir montrer que tu sais te repérer, que tu sais te servir de la boussole et de la carte comme le meilleur des officiers de marine. »

Mais ces réflexions-là laissaient planer sur mon âme une légère mélancolie, car c'était la première fois que je me servais de cet instrument bizarre qui ressemble assez à une marmite et qu'on appelle la boussole. Quant à la carte, rien n'est plus identique à une route qu'une autre route. Enfin, petit à petit, je reprenais confiance, je passais la Seine à Corbeil et me dirigeais sur Troyes. Bientôt, j'étais obligé de quitter la route que je suivais et qui s'écartait de la ligne droite, pour marcher avec la redoutable boussole.

Au bout d'une demi-heure pendant laquelle je fixais mes yeux attentivement sur ce maudit instrument qui tournait dans le genre des petits chevaux, je voyais mon niveau d'essence baisser. Il ne fallait pas penser à faire monter l'essence qui était dans mon réservoir sous pression, car en fait de pompe, on avait mis une poire en caoutchouc qui, sans doute trop craintive, s'était empressée de fuir. Je ne porterai pas cette poire-là au paradis, je vous le jure !

Il me fallait donc atterrir ! Ayant aperçu un terrain à peu près convenable, je me pose au beau milieu, mais quel n'est pas mon ébahissement quand je vois accourir au-devant de moi une foule assez considérable et en tête de cette foule deux de mes mécaniciens qui devaient m'attendre à Troyes. Dès qu'ils arrivaient auprès de moi, je leur laissais comprendre ma stupéfaction, et m'attirai cette réponse extraordinaire à mes yeux :

— Monsieur, c'est tout à fait compréhensible, vous êtes sur l'aérodrome de Troyes !

Grâce à ma chère boussole, j'étais arrivé droit au but. Aussi, depuis ce jour, pris-je l'habitude de vénérer ce précieux instrument et de croire qu'il était ma mascotte. Après avoir ravitaillé et réparé ma poire, je me décidais alors d'affronter les montagnes qui se trouvent entre Troyes et Dijon. Tout semblait bien se présenter, lorsqu'au départ, après m'être facilement enlevé, j'avais des démêlés avec mon moteur. Ne tenant pas du tout à me trouver au-dessus des cimes avec ces ratés inquiétants, je décidais d'atterrir pour faire nettoyer mes bougies. Comme je m'étais posé assez loin des hangars, je revenais en roulant pour ne pas faire courir mes mécaniciens. Par malheur, il y avait sur ce maudit aérodrome un fossé inconnu et mon monoplan capota avec fracas. Je ne me faisais aucun mal, mais je me trouvais retardé et il fallait 22 heures de réparations avant que je pusse repartir.

C'était la noire déveine, car j'étais très bien placé et pouvais alors prétendre peut-être à la victoire. Je ne saurais dire avec quelle tristesse j'apercevais, l'après-midi, plusieurs de mes rivaux passer au-dessus de ma tête. Enfin, il fallait bien faire contre mauvaise fortune bon cœur et j'avais la consolation de me dire qu'après tout le même incident pouvait bien arriver aux autres. Rome était encore loin et peut-être aurais-je le temps de rattraper mon retard. Je passais ma journée pendu au téléphone pour avoir des nouvelles des concurrents, tandis que mes braves mécaniciens réparaient l'appareil.

Ce jour-là, je fis la connaissance de celui qui devint par la suite mon plus grand ami et, dirais-je même, un véritable frère. Je veux parler de ce pauvre Kimmerling qui, un an après, devait être enlevé brutalement à l'affection de ses parents et de tous ses amis.

« Kiki », comme on l'avait surnommé sur les aérodromes, venait d'atterrir lui aussi à Troyes. Me voyant triste et inquiet, il fit tout pour remonter le moral de celui qu'il appelait le « gosse ». Dans ces moments, recevoir des encouragements d'un concurrent est sans aucun doute la chose la plus douce qui puisse arriver.

Le lendemain, de nouveau plein de confiance, je remontais sur mon appareil tout à fait au point, et je prenais aussitôt la direction de Dijon où j'arrivais à 9 heures. Le vent soufflait en rafales, mais, malgré tout, dès que mon plein d'essence fut fait, je m'envolai vers Lyon. L'ouragan, sans cesse, m'aplatissait vers le sol. Je ne pouvais me diriger, tant j'étais peu maître des éléments. Je ne sais comment je ne me tuai pas ce jour-là. Je passais à 25 mètres au-dessus des maisons de Dijon, zigzaguant sinistrement entre les cheminées d'usines. Puis une fois ces obstacles terrifiants dépassés, dès que je tentais de m'élever, si j'atteignais 2 ou 300 mètres, immédiatement un coup de vent me rejetait au niveau des arbres des forêts. Je luttais désespérément, d'autant plus que le terrain était loin d'être propice pour me recevoir. En arrivant près de Chalon-sur-Saône, après avoir parcouru les 70 kilomètres qui séparent cette ville de Dijon en 30 minutes, je touchai un arbre avec le bout de mon aile. Heureusement, j'eus plus de peur que de mal, mais pendant une seconde je crus que tout était fini.

Considérant que c'était folie de vouloir continuer dans de semblables conditions, je décidai d'attendre une accalmie. J'amorçai un grand virage pour me mettre vent debout et vins me poser dans une prairie, juste avant les premières maisons de Chalon-sur-Saône. Ma fatigue était telle que lorsque la foule arriva près de moi, elle me trouva endormi dans mon appareil.

Mes managers survenaient ensuite, m'emmenaient en automobile, me plongeaient dans un bain, me faisaient prendre un repas léger et m'obligeaient à me coucher jusqu'à 4 heures. Coïncidence qui était loin d'être réconfortante : je me trouvais dans l'hôtel où, l'année précédente, mon frère avait été transporté, blessé dans une chute de concours hippique.

Lorsque je me réveillai, le vent s'était heureusement calmé. Aussi faisais-je diligence pour continuer ma route et, peu après, je me retrouvais dans les airs. En arrivant au-dessus de Lyon, je faisais la rencontre d'un violent orage que je traversais sans trop maugréer. La pluie me cinglant la figure me faisait un mal atroce, mais peu m'importait : j'approchais du but et j'allais pouvoir atterrir. Mais si je voyais bien Lyon, par contre je ne savais par où trouver Bron. Je tournais pendant de longs instants, exécutant de larges orbes pour découvrir l'aérodrome.

Comme sur les terrains inconnus un atterrissage constitue toujours un risque de casse et que je n'avais qu'un seul appareil pour aller jusqu'à Rome, je préférai tourner à ras du sol, espérant bien finir par trouver l'indication qui m'amènerait à Bron.

RENÉ VIDART.

(*A suivre.*)

DURBAR
Vainqueur du Prix de Saint-Cloud, du 57e Biennal, du Prix de Noailles et du Derby d'Epsom.

SARDANAPALE
Vainqueur du Prix Lagrange, du Prix Hocquart, du Prix Miss-Gladiator, du Prix Hédouville et du Derby de Chantilly.

LES CANDIDATS DU GRAND PRIX

PAR RENÉ RIONDET

Dans ces lignes écrites huit jours avant la course, il serait quelque peu présomptueux de vouloir apprécier rigoureusement les chances des concurrents de la grande épreuve : les derniers forfaits ne sont pas encore déclarés ; les rencontres susceptibles de se produire au cours de la semaine, peuvent fournir de nouvelles indications ; enfin, le travail de la préparation finale apporte souvent de sérieuses modifications.

Nous nous bornerons donc à tracer l'esquisse des compétitions engagées.

Mais, dans tout problème, avant d'entreprendre la recherche de la solution, il faut s'attacher à l'étude minutieuse des termes de la donnée.

Nous ne devons pas procéder autrement.

Le problème ici est le suivant : Trouver le vainqueur du Grand Prix. Telle est la question, qui, dimanche prochain, sera à l'ordre du jour, principalement à Paris, et un peu aussi par toute la France et dans bien des villes de l'étranger.

Quant à l'étude des termes de la donnée, elle porte sur cette expression : le vainqueur du Grand Prix. Quelles sont les caractéristiques qu'il faut s'attendre à rencontrer chez ce héros? Doit-il être un cheval de grande classe? Doit-il posséder l'aptitude sur la distance? Doit-il avoir fourni certaines preuves particulières?

Autant de points d'interrogation que nous allons nous efforcer de résoudre par l'examen des résultats les plus récents.

Nous classerons les triomphateurs des vingt dernières années en quatre catégories à peu près distinctes.

La première, qui est celle des sujets de grande classe, comprend neuf chevaux.

Dolma Baghtché (1894), six fois premier, une fois second, à deux et trois ans.

Le Roi Soleil (1898), huit fois premier, une fois second et une fois troisième à deux, trois et quatre ans.

Perth (1899), qui a remporté à trois ans, toute la série des grandes courses classiques.

Semendria (1900) et Kizil Kourgan (1902), deux pouliches qui ont affirmé leur valeur sur toutes les distances.

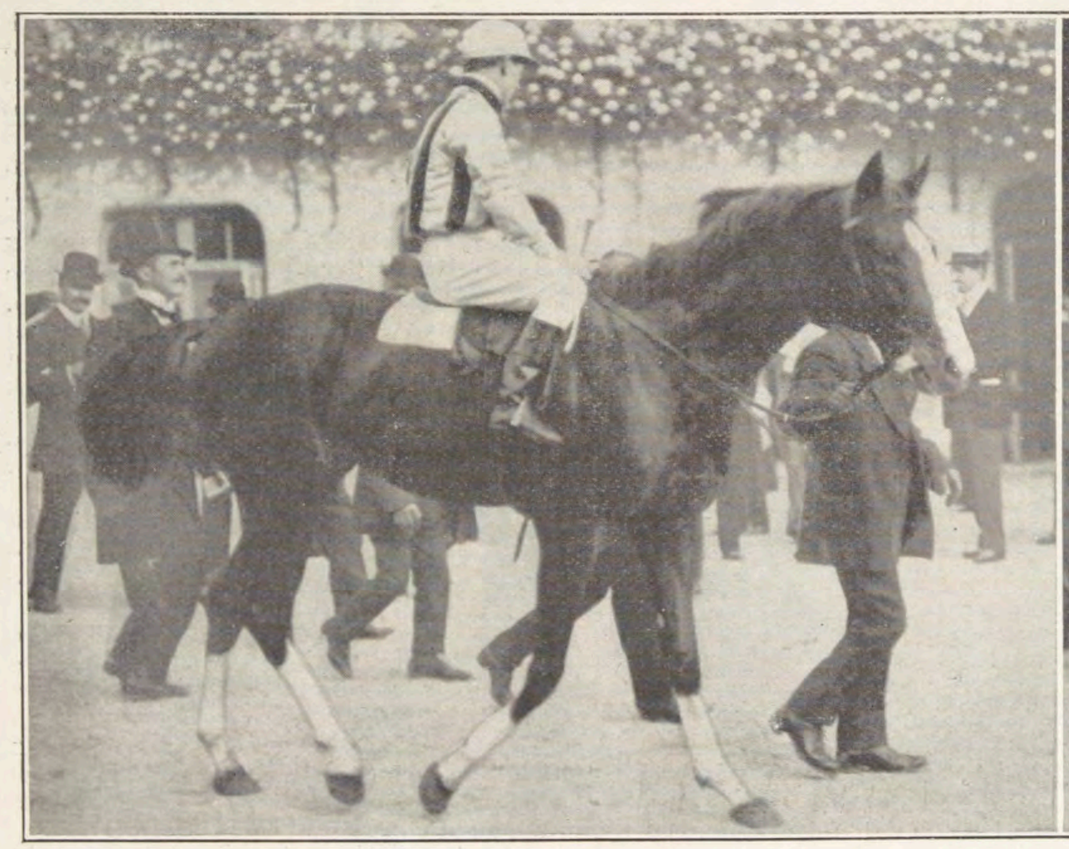
Ajax (1904), l'invincible.

Spearmint (1906), dont les uniques performances de trois ans furent ses victoires dans le Derby d'Epsom et dans le Grand Prix.

Verdun (1909), dont la carrière très chargée fut couverte de lauriers.

Nuage (1910), qui, à part l'échec du jour de ses débuts, à deux ans, n'aurait jamais dû être relégué à la seconde place, comme il le fut à deux reprises différentes.

La seconde catégorie englobe les bons chevaux, dont la valeur s'est affirmée par des progrès réguliers aboutissant à la course du Grand Prix. Ce sont :



LE GRAND PRESSIGNY
Le Grand Pressigny, à deux ans, remporta le Grand Critérium et le Prix de la Forêt où il battait Sardanapale.

DIDEROT
Diderot a gagné le Prix Greffulhe. Il a terminé second du Derby de Chantilly, à deux longueurs de Sardanapale.